

مختار السويدي



مراكب خوفنو

حقائق لا أكاذيب

الدار المصرية اللبنانية

0201519



Bibliotheca Alexandrina

مرکز کتب و نشر

حقائق لا اکاذیب

مختار السويدي

مراكم صوفو حقائق لا أكاذيب

الناشر
دار المقربين للبنان

الناشر : الدار المصرية اللبنانية

١٦ ش عبد الخالق ثروت - القاهرة

تليفون : ٣٩٢٣٥٢٥ - ٣٩٣٦٧٤٣

فاكس : ٣٩٠٩٦١٨ - برقياً : دار شادو

ص . ب : ٢٠٢٢ - القاهرة

رقم الإيداع : ٩٦ / ٣٧٣٨

التقييم الدولي : 5 - 252 - 270 - 977

جمع وطبع : عربية للطباعة والنشر

العنوان : ٧ - ١٠ شارع السلام - أرض اللواء - المهندسين

تليفون : ٣٠٣١٠٤٣ - ٣٠٣٦٠٩٨

جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة

الطبعة الأولى : ١٤٠٩ هـ - ١٩٨٩ م

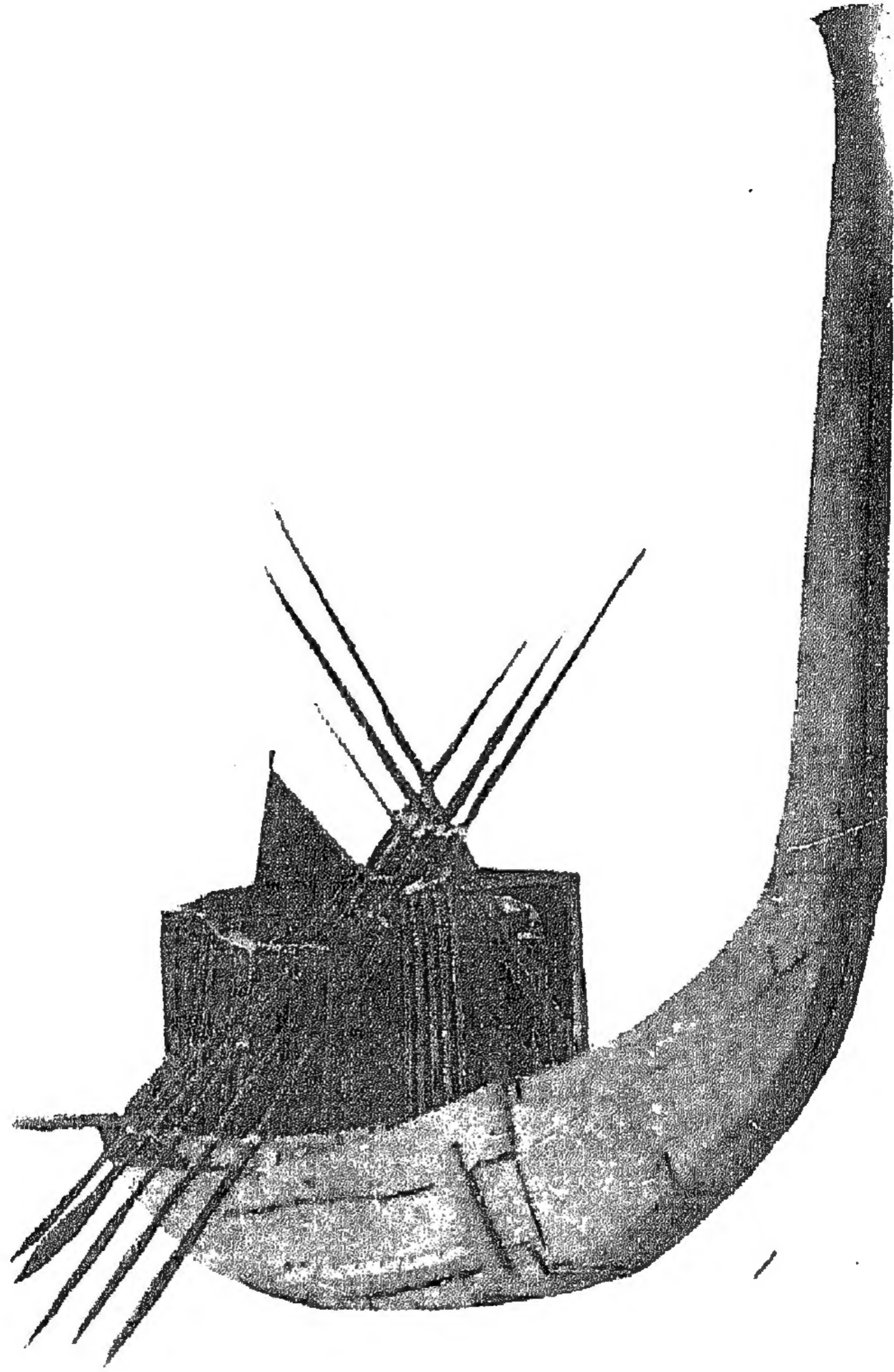
الطبعة الثانية : ١٤١٦ هـ - ١٩٩٦ م

تصميم الغلاف : محمد حجي

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

أَفْتَرَأُ بِأَسْمِ رَبِّكَ الَّذِي خَلَقَ ①
خَلَقَ الْإِنْسَانَ مِنْ عَلَقٍ ②
أَفْتَرَأُ وَرَبُّكَ الْأَكْرَمُ ③ الَّذِي
عَلَّمَ بِالْقَلَمِ ④ عَلَّمَ الْإِنْسَانَ
مَا لَمْ يَعْلَمْ ⑤

صدق الله العظيم



■ مرکب خوفو.. بکل بهائنه وتصمیمه الهندسی الرائع
کما یرى داخل متحف بجنوب الهرم الأكبر

مقدمة

بدأت علاقتى بهذه المراكب بحكاية طريفة وغريبة ..

فى يوم ما من أوائل شهر يونيو ١٩٥٤، سمعت لأول مرة عن «مراكب الشمس» وعن مكتشفها «المصرى» كمال الملاخ . وقد بهرنى هذا النبأ العظيم لعدة أسباب :

أولها ولعى الشديد بحب الآثار المصرية ، برغم أن هذا الولع كان منصباً على مجموعة محدودة من الأماكن الثرية بالآثار، كالأنتيكخانة « المتحف المصرى الآن » ومنطقة أهرام الجيزة ومنطقة سقارة .. ولا أزعم أنى حتى ذلك الوقت ، كنت أعرف آثاراً أخرى خارج هذا النطاق المحدود ..

ومن هذه الأسباب أيضاً ذلك الاسم البراق الذى أطلق على هذا الكشف الأثرى : «مراكب الشمس» .. وهو اسم رومانسى له جاذبية جارفة وغموض ساحر يثير فى النفس مكان حب الاستطلاع والمعرفة ..

ومنها أيضاً ذلك الاحساس العظيم بالفخر بأن إنساناً مصرياً كان صاحب الفضل فى هذا الكشف الأثرى الهام ، الذى قيل آنذاك أنه أهم من اكتشاف مقبرة «توت غنخ آمون» .. وحمدت الله لأن إسم هذا المكتشف المصرى سيقترن بطابور أسماء الأجانب التى كانت تتردد فى حقل الآثار المصرية والتاريخ المصرى القديم ، مثل كارترو وكارنارفون ومارييت وماسبيرو وشمبليون .. وهى تقريباً أسماء العلماء الأجانب الذين كنت أعرفهم حتى ذلك الزمن ..

كنت أيامذاك مشغولاً بأداء الامتحانات الشفوية للانتقال من السنة الثالثة إلى الليسانس بكلية الحقوق بجامعة القاهرة .. وكنت أتعجل تلك الأيام لتسرع خطوها لتمضى بما فيها من انهماك فى الامتحانات والقوانين ، حتى أجد الفرصة لأشد الرحال إلى منطقة الأهرام ، لأرى بنفسى ما يدور هناك حول هذا الكشف الذى حظى باهتمام الجميع بداخل مصر وخارجها .

ولكننى لم أستطع على ذلك صبراً .. وفى يوم ما ، بعد أن شعرت بأنى أدت أحد الامتحانات الشفوية على نحو طيب ، خرجت من باب الجامعة ، واتجهت على الفور إلى ميدان الجيزة . وأخذت ترام [١٤] العتيد الذى كان معروفاً باسم «تُرْمَاى الهرم» .. وكان شارع الهرم فى ذاك الزمن عبارة عن حقول خضراء على الجانبين ، مزروعة كلها بالفواكه والخضراوات ، وذلك قبل أن ترحف إليه البيوت والعمارات العالية وكباريات اللهو والترفيه ..

وقرب فندق «ميناء هاوس» نزلت .. وبدأت الصعود سيراً على قدمى إلى هضبة الأهرام ، حتى وصلت إلى سفح الواجهة الشمالية للهرم الأكبر .. وازداد انفعالى بالموقف . ولا أخفى أنى كنت — ومازلت حتى الآن — أحس بنوع من الانفعال يختلف عن الانفعال بالمجرى الطبيعى للحياة ، كلما ذهبت إلى هذا الهرم الأكبر .. هذا الصرح الشامخ الذى يتحدى من عليائه تصارييف الزمن . بل وأكاد أحس وكأن قلبى يدق فى صدرى بطريقة خاصة مختلفة عن الطريقة العادية الطبيعية .. وفى أغلب الأحيان أجد نفسى — فى تلك المنطقة — غارقاً فى رؤى خيالية تكاد تظهر فيها بوضوح ، ملامح العمال والمهندسين من قدماء المصريين الذين كان يقدر عددهم بنحو مائة ألف ، وهم مستغرقون بهمة فى وضع كل حجر من هذه الأحجار الضخمة التى يتجاوز عددها مليونين ونصف مليون حجر ، فى مكانه الصحيح ومستقره الهندسى الذى سيخند نيه .. بل وأكاد أتخيل كل جهد بذله هؤلاء الناس وهم يبنون تلك الصفوف من الأحجار ، ابتداءً من أحجار القاعدة حتى آخر حجر فى أعلى القمة .

وطبقاً لما أعلن عن اكتشاف مراكب الشمس بناحية الضلع الجنوبي للهرم الأكبر ، فقد كان لزاماً على أن أتجاوز الواجهة الشمالية ، وأنحرف يميناً إلى الواجهة الشرقية حيث توجد إحدى الاستراحات الملكية الخاصة بالملك فاروق على اليسار ، عند طرف حافة الهضبة التى تطل على الوادى ..

وازداد انفعالى بالموقف أكثر وأكثر وأنا أقترب من نهاية الواجهة الشرقية للهرم الأكبر ، وأصبحت قاب قوسين أو أدنى من رؤية مكان الكشف الأثرى العظيم .. مراكب الشمس .

— ممنوع يا افندى !

كانت هذه أول كلمة سمعتها حين وصلت إلى حافة الواجهة الجنوبية للهرم .. كلمة أطلقها بحزم . أحد جنود المهجانة السمر ، وكان يركب جملًا ويمسك فى يده اليمنى كراباجاً سودانياً مزركشاً يبلغ طوله أكثر من ثلاثة أمتار .. وأقبل جندى آخر يركب حصاناً ويعلق خلف ظهره بندقية .. ووجدت نفسى فجأة محصوراً بين الجمل والحصان .. وشعرت بشيء من الخوف ..

وحاولت أن أفهم الجنديين نبل مقصدي ، واني ما جئت إلى هنا إلا لأرى المكان الذي دفنت فيه مراكب الشمس ، ولويالقاء نظرة لمدة دقيقة واحدة على الحفرة التي وجدت فيها المراكب مدفونة . وكرر جندي المهجانة الأسمر قوله :

— ممنوع يا افندي !

ومع ذلك فقد تشجعت وسألته : هل رأيت هذه المراكب بنفسك ؟ .. وهل هي حقاً تبدو كما لو كانت على وشك الاقلاع مبحرة كما تقول الصحف ؟ .. وهل .. وهل .. ؟ !

فقال الجندي الآخر راكب الحصان :

— قلنا ممنوع .. تفضل مع السلامة !

وبطبيعة الحال ، اضطررت إلى التفضل عائداً مع السلامة .. وبرغم احساسى بخيبة الأمل ، إلا انى أحسست بكثير من زهو الفرحة .. فهأنذا قد عدت سالماً بعد القيام بتلك المغامرة ، وفي جمعتى قصص ، وحكايات سأحكيها لأصحابي .. !

وانتهت أيام الامتحانات على خير ، وفي يوم إعلان النتيجة والاطمئنان على النجاح ، قررت أن أعاود تجربة الذهاب إلى الهرم لرؤية مراكب الشمس .. وقد ازداد اصرارى في تلك المرة بعد أن علمت مما نشر بالصحف ، أن الكثيرين قد تمكنوا من الإطلال على المركب خلال الفتحة التي أجريت في الحفرة التي دُفن فيها .. ورأوه جاثماً في مستقره حيث كان منذ آلاف السنين .. فلم لا أكون أنا واحداً من بين هؤلاء .. ؟ !

وإن كانت الزيارة الأولى قد باءت بالفشل الذريع ، فقد حققت في الزيارة الثانية بعض النجاح .. لقد اقتربت من موقع الحفرة إلى أقصى قدر مستطاع .. وكانت الحفرة لم تزل مغطاة بالكتل الحجرية التي لم أتمكن من رؤيتها ، وكل ما رأيته كان عبارة عن مساحة مستطيلة تبدو أكثر بياضاً من الأرض المحيطة بها . وقرب منتصف هذا المستطيل ، شاهدت فجوة عميقة تحيط بكتلة الحجر التي كسرت فيها الفتحة التي أطل منها المكتشف على كشفه الأثرى العظيم .. وعلى مقربة من تلك الفجوة ، رأيت مجموعة من الرسميين ، أبعدنى أحدهم بلطف ، وطلب منى الخروج من الموقع .

وكانت هناك مجموعات عديدة من العمال منهمكين في العمل بهمة تحت وهج الشمس .. كانوا يزججون تلالاً صغيرة من الصخور والأنقاض بعيداً عن ساحة الموقع .. وحتى لا أشعر بخيبة الأمل وفشل هذه الزيارة الثانية ، بدأت أتأمل هؤلاء العمال المصريين برؤية امتزج فيها الواقع بالخيال .. فنسئد نحو ستة وأربعين قرناً من الزمان ، كانت هناك أيضاً مجموعات من العمال المصريين القدماء ، انهمكوا أيضاً في العمل بهمة تحت وهج نفس الشمس وفي نفس الموقع .. ولكن شتان ما بين هؤلاء

وأولئك .. فالعمال القدماء انهمكوا ليدفنوا مراكب الشمس ، والعمال المحدثون ينهمكون لرفع النقاب عن تلك المراكب العجيبة التى دفنها القدماء منذ آلاف السنين .

وأكسبني هذا الاحساس مزيداً من الجرأة ، فتقدمت إلى « رئيس » هؤلاء العمال وسألته : أين أجد المهندس كمال الملاح ؟ .. وسألنى بدوره عن السبب .. فقلت بكثير من الاحساس بالفخر والاعتزاز : أريد أن أهنئه باعتباره أول مكتشف مصرى يقوم بمثل هذا الكشف الأثرى الكبير .. فأجاب الرجل بطريقة أهل الصعيد حين يحسمون الأمور ، وقال ما معناه : إذا كنت تريد حقاً أن تهنيء مكتشف المركب ، فاذهب وهنيء المعلم « جرس يئى » فهو المكتشف الحقيقى لهذا المركب .. وأشار إلى رجل كهمل كان يقف بعيداً ويرتدى جلباباً بلدياً ويضع على رأسه طربوشاً أحمر .

ظننت أن الرجل يهزج أويسخربى بطريقة مهذبة .. ومع ذلك ، فلا أخفى أن مشاعر الثقة قد اهتزت فى نفسى ، منذ سماعى لتلك الكلمات وحتى الآن ..

ومرت بسنوات .. ابتلعت فيها — مع من ابتلعوا — الروايات والحكايات الصحفية التى نشرت فى معظم الجرائد والمجلات المصرية ، العامة منها والمتخصصة ، عن « مراكب الشمس » وعن مكتشفها الذائع الصيت كمال الملاح ..

وفجأة ، اهتزت مشاعر الثقة فى نفسى مرة أخرى .. ففى شهر مايو ١٩٥٨ .. أى بعد مرور نحو أربع سنوات على اكتشاف مراكب الشمس .. ذهبت مع أحد الأصدقاء إلى مقر الجمعية الجغرافية المصرية بشارع القصر العينى ، لحضور محاضرة علمية عامة ألقاها الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر ، الأستاذ بكلية الآداب بجامعة القاهرة .. وكان عنوان تلك المحاضرة « مراكب الشمس » .. وكانت هذه هى أول مرة أسمع فيها صوت العلم يتحدث عن هذا الموضوع ، بعد أن تشبعت تماماً — كما تشبع غيرى — بما روته لنا الصحافة المصرية من أخبار وقصص وحكايات ..

لقد أثبت الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر بأستاذية العالم المتمكن المتمرس بأسرار التاريخ وعلم الآثار ، أن اطلاق اسم مراكب الشمس على « مراكب خوفو » — وبالذات على المركب الذى عثر عليه مدفوناً بجنوب الهرم الأكبر — يعتبر بكافة المعايير عملاً غير علمى .. وأن هذه المراكب لا تمت إلى طبيعة تصميم مراكب الشمس بأدنى صلة .. وأن الغرض من « مراكب خوفو » هذه يختلف تماماً عن الغرض الذى كان يقصده المصريون القدماء بمراكب الشمس .. !!

والحق أقول إننى خرجت من تلك المحاضرة العلمية القيمة ، وقد تأكد اهتزاز ثقتى فى الموضوع بأكمله .. اهتزت ثقتى فى كل ما كان ينشر ويقال عن عملية « الكشف الأثرى العظيم » .. وعن صاحب هذا الكشف الحقيقى .. بل وعن تسمية هذه المراكب باسم « مراكب الشمس » ..

والحق أيضاً أن ما نشرته ورددته الصحافة المصرية والاعلام المصرى بصفة عامة لم يكن كله مبنياً على أكاذيب وافتراءات أو قصص وهمية حول هذه المراكب وحول مكتشفها .. ولم يكن هذا الصوت الاعلامى مسموعاً وحده فى الميدان .. بل كانت هناك أخبار ومقالات نشرت علناً حول « المصادفة » التى تم بها « العثور » على تلك المراكب .. كما ترددت شفاهة أقوال أخرى حول آخرين قيل إنهم المكتشفون الحقيقيون لتلك المراكب .. مثل : محمد دسوقى ، ومحمد زكى نور ، وزكريا غنيم .. لقد تاهت الحقيقة فى جوهر هذا الموضوع .. ولكن الموضوع فى ظاهره ظل على حاله .. فقد ظلت الصحافة المصرية والاعلام المصرى على القول بأن مكتشف المراكب هو كمال الملاخ ولا أحد سواه ، إلى أن رسخ هذا القول تماماً فى عقول وأذهان الجميع ، وأصبح كالحقيقة الخالدة ، يرددونه حين النقاش ، بل ويكتبونه فى الكتب والمقالات والأخبار التى ينشرونها والتى تتناول هذا الموضوع من بعيد أو قريب .

وبالرغم من كل هذا التكتيف الاعلامى الذى كان يسير فى اتجاه واحد محدد ، أذكر انى قرأت فى مرة مقالاً للأستاذ أنيس منصور ، يذكر فيه أنه كان يجلس فى محل « الاكسليوز » مع كمال الملاخ ، حين جاءهما رجل عجوز اسمه « جرس ينى » وأخبرهما بأنه أثناء إشرافه على العمال الذين كانوا يرفعون الأنقاض والأتربة والرمال المحيطة بسور الهرم ، عثروا على حفرتين مغطاتين بالأحجار المغطاة بدورها بطبقة من المونة البيضاء .. فأسرعوا جميعاً بالذهاب إلى الهرم حيث وجدوا « مراكب الشمس » .. !

ونظراً لأنى لا أذكر تماماً أين ومتى بالضبط قرأت هذه الحقيقة التى كتبها الأستاذ أنيس منصور — أثناء حياة كمال الملاخ طبعاً — فقد أردت أن أستفسر عن ذلك من الأستاذ أنيس منصور نفسه . وقابلته فى مكتبه بالفعل خلال شهر فبراير ١٩٨٨ ، وذكرته بهذه الحقيقة فأكد لها . وذكر لى الكثير من التفاصيل حول هذه الحقيقة المؤكدة والتى اشتبك فيها بنفسه كشاهد عيان وكصحفى يذكر ما شاهده بصدق .

وحين قلت له انى لا أميل إلى تسمية هذه العملية باسم « اكتشاف أثرى » Discovery ، وإنما هى من ناحية علم الآثار تسمى عملية « عثور » على أثر Finding وإنى بالتالى سأتناول بالدراسة عملية عثور كمال الملاخ على المركب . قال الأستاذ أنيس منصور بطريقته المعروفة : لا تقل « عثر » على المركب ، بل قل « تَعَثَّرَ » فيها .. أو بمعنى أصح « تكعبيل » فى حفرة المركب أثناء قيام العمال برفع الرمال لتنظيف سور الهرم .. أى أن المركب كان سيظهر سيظهر ، سواء رآه الملاخ أو رآه أى أحد غيره .. وكل ما فى الأمر أن الملاخ كان أعلى صوتاً من كل من رآه .. وكان هذا الأمر قدرة ونصيبه وكل مستقبله .. !

ولكن اهتزاز الشقة بشيء ليس أمراً سيئاً في كل الأحوال ، ومن الناحية الفلسفية على الأقل فإن هذا الاهتزاز يؤدي إلى الشك ، والشك بدوره قد يكون أفضل السبل إلى اليقين ..

وعلى مدى سنوات طوال ، كانت مشاعر هذا الشك تنفعل في نفسى كلما جاءت سيرة «مراكب الشمس» .. أو بالأصح «مراكب خوفو» .. سواء في حديث أو مقال أو خبر .. وبالرغم من ذلك — أو ربما بسبب ذلك — كنت أتتبع كل ما ذكر في كتب التاريخ والآثار التي ألفها علماء مصريون وأجانب ، والتي كانت تتناول موضوع هذه المراكب ولوفى إشارات عابرة .

ومنذ عدة سنوات — وبالتحديد في عام ١٩٨٤ — عثرت في مكتبة المتحف المصري على كتاب له طابع حكومي رسمي ، صدر في سنة ١٩٦٠ مطبوعاً باللغة الإنجليزية في المطابع الأميرية ببولاق ، نشرته مصلحة الآثار المصرية التي كانت تابعة وقتذاك لوزارة الثقافة والإرشاد القومي . وكان عنوان هذا الكتاب : The Cheops Boats أى مراكب خوفو .. وهو أول وآخر توثيق علمي نشر عن هذه المراكب ، سواء في مصر أو في غيرها من دول العالم التي يهتم مؤلفوها بعلم المصريات . كان هذا الكتاب بالنسبة لي مفاجأة كاملة .. فهو أولاً يتضمن أربعة تقارير علمية موثقة : الأول منها تقرير تاريخي وأثرى أعده الأستاذ محمد زكى نور ، والثاني تقرير هندسي أعده المهندس صلاح عثمان ، والثالث تقرير علمي أعده الدكتور زكى اسكندر ، والرابع تقرير ترميمي وعملي أعده المرمم أحمد يوسف مصطفى .

والكتاب ثانياً يكاد أن يكون غير معروف في الأوساط العلمية أو بين دوائر المثقفين . ومن المؤكد أنه مجهول تماماً لدى الصحفيين الذين كانوا — وما زالوا — يدبجون المقالات المغلوطة عن «مراكب الشمس» بين حين وحين ..

والكتاب ثالثاً يتضمن صرخة حق عالية وصادقة ، كأنها تطالب الضمير العلمي لمصر وللمصريين ، بأن يرجع الحق إلى أصحابه ممن كتبوا هذا الكم الهائل من المعلومات الصادقة عن «مراكب خوفو» بطريقة علمية مجردة خالية تماماً من الافتراءات والادعاءات الوهمية وسبل التهريج التي شاعت وأصبحت كحقائق واقعة .

وقد أخذت على عاتقي فوراً أن أقوم بترجمة هذا الكتاب وتقاريره الأربعة إلى اللغة العربية .. وهكذا أقبلت فعلاً على ترجمته ، ولكن بطريقة بطيئة تستحق اللوم .

وعندما عازمت على الاتصال بهؤلاء الجنود الأربعة المجهولين الذين كتبوا هذه التقارير العلمية ، لأعرف منهم المزيد من الحقائق المتعلقة بهذه المراكب باعتبارهم شهود عيان مشتركين في جميع الأعمال المتعلقة بعملية العثور على المركب ، ودراسة جميع المراحل العلمية والعملية والتوثيقية مرحلة مرحلة ، منذ العثور على المركب المدفون بالحفرة الشرقية ، حتى نصبه كاملاً — بعد ترميمه

وتركيبه - بداخل متحفه بجنوب الهرم الأكبر.. وعلمت - للأسف - بانتقال كل من الأستاذ محمد زكى نور والدكتور زكى اسكندر إلى رحمة الله . ولم يبق أمامى سوى محاولة الاتصال بالمرمم أحمد يوسف ، حيث فشلت محاولتى فى تحقيق ذلك ، والاتصال بالمهندس صلاح عثمان حتى عثرت عليه بعد محاولات حثيثة شاقة .. وقد قابلت الرجل عدة مرات ، ودارت بيننا أحاديث طويلة انتعشت فيها ذاكرته ، وزودنى بالكثير من المعلومات والمراجع والوثائق التى لم أكن أعرف عنها شيئاً من قبل .

وخلال شهر أكتوبر ١٩٨٧ ، كنت أتابع عن قرب و يوماً بيوم ، تلك التجربة العلمية الفذة التى استخدمت فيها أحدث الأجهزة التكنولوجية وأجهزة الاستشعار عن بعد التى تستخدم لأول مرة فى علم الآثار والتطبيقات الأثرية ..

وكانت التجربة تجرى على الحفرة الثانية [الغربية] المجاورة للحفرة الأولى [الشرقية] والتى أجمع علماء الآثار على احتمال احتوائها على مركب آخر من مركب خوفو.. ومازالت هذه الحفرة الثانية مغلقة حتى الآن .

كان الهدف الأساسى من هذه التجربة هو التعرف الآمن على محتويات هذه الحفرة بدون المساس بها ودون إحداث أية تغييرات فى بيئتها الداخلية أو للمواد الأثرية المدفونة فيها . وكذلك استخلاص عينات من هواء الحفرة القديم لأجراء دراسات مناخية وجوية واسعة النطاق .

وقد قامت بهذه التجربة لجنة مصرية أمريكية مشتركة . مثل الجانب المصرى فيها مجموعة كبيرة من الأساتذة والعلماء المتخصصين من هيئة الآثار المصرية ، ومن كليتى العلوم وكليتى الهندسة بجامعة الأزهر وعين شمس ، وأكاديمية البحث العلمى [مركز الاستشعار عن بعد] ، ومؤسسة الطاقة الذرية المصرية [مركز تكنولوجيا الاشعاع] . كما اشترك معهم الأستاذ فاروق الباز رئيس قسم أبحاث الفضاء بجامعة بوسطن .. كما مثل الجانب الأمريكى مجموعة من العلماء التابعين للجمعية الجغرافية الوطنية الأمريكية ، وجامعة كلورادو ، والهيئة القومية لعلوم المحيطات والدراسات المناخية والأرصاد الجوية ، ومركز بحوث الفضاء بجامعة بوسطن [وستفرد لهذه التجربة أحد فصول هذا الكتاب] .

ويجدر بى أن أشير هنا إلى شيئين حدثا أثناء متابعتى لهذه التجربة فى مختلف مراحلها .. الشئ الأول حدث مصادفة ، إذ قابلت « الرئيس تهاى » وهو رجل عجوز وقور له شارب أشيب كث .. وكان قد اشترك بخبرته فى عمليات رفع الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة الأولى [الشرقية] التى كان مركب خوفو مدفوناً فيها ، ورفع أخشاب ومكونات هذا المركب من داخل الحفرة توطئة لترميمها وتركيبها .. وقد زودنى الرجل بمزيد من المعلومات والأسرار استخلصتها من صورة الجوال العام التى سردها الرجل ضمن ذكرياته عن الظروف التى أحاطت بمركب خوفو، منذ

فترة ما قبل العثور عليه وحتى الآن.. وذكر ياته عن المشاحنات والمشاجرات العلنية التي نشبت بين الكبار والصغار من رجال مصلحة الآثار بسبب مركب خوفو منذ سنة ١٩٥٤ وما بعدها .

أما الشيء الثانى فهو تلك الحملة الضارية التي قادها كمال الملاخ فى جريدة الأهرام ، والتي جند لها أيضاً كثيراً من أقلام الصحفيين والصحفيات فى الجرائد والمجلات القومية الأخرى .

وقد دارت هذه الحملة حول ادعاء غريب « جداً ! » مفاده أن هذه اللجنة التى أشرفت على اجراء التجربة العلمية على المركب الثانى من مراكب خوفو، والذي ما زال دفيناً بحفرته [الغربية] قد « سرقت ! » الكشف الأثرى « المزدوج ! » الذى يدعى كمال الملاخ أنه قام به فى عام ١٩٥٤ .. !!

ومن أغرب ما قيل فى هذا الموضوع — الذى قام من الناحية المبدئية على أساس وهمى — ما كتبه أحد الصحفيين واصفاً أعضاء هذه اللجنة العلمية التى كانت تتكون من ثلاثين أستاذاً وعالمياً مصرياً فى مختلف التخصصات بالإضافة إلى العلماء الأمريكىين الثمانية ، بأنهم مجموعة من « الأقزام » سرقوا جهود « عملاق » المكتشفين الأثريين كمال الملاخ .. !!

والأغرب من ذلك ما يبدو من أن كلمتى « العملاق » و « الأقزام » قد استهوتا بعض الصحفيين والصحفيات الذين يُحَبِّرون صفحات الجرائد والمجلات التى يعملون فيها مثلما « يقرقرون » اللب ، فأشاروا إلى هاتين الكلمتين فى أغلب المقالات والأخبار التى رددوا فيها واقعة « سرقة ! » الكشف المزدوج الذى قام به « العملاق » فى فترة الخمسينات !

وفى آخر شهر أكتوبر ١٩٨٧ ، انتقل المرحوم كمال الملاخ إلى جوار ربه .. وحضرت حفل تأبينه الذى أقيم بنقابة الصحفيين ، والذي اشترك بالحديث فيه كل من الدكتور عبد القادر حاتم رئيس المجالس القومية المتخصصة ، والذي أشاد فيه بالفقيد وجهوده ، وأبرز القول بأنه واحد من أعظم المكتشفين الأثريين المصريين والعالميين فى القرن العشرين ..

والأستاذ أنيس منصور الذى حكى الكثير عن ذكريات زمالته للفقيد والمقالب التى كان يدبرها الفقيد ضده ، وأهمها انه كان يذهب أحياناً إلى خزينة « الجورنال » ليقبض مرتبه أو مكافأته فيجد الملاخ قد سبقه فى قبض هذه المستحقات ، ليعذبه قبل أن يردّها إليه .. ومع ذلك فقد أشار الأستاذ أنيس منصور إلى عنصر « المصادقة » فى عملية العثور على « مراكب الشمس » ..

كذلك فقد اشترك فى الحديث فى هذا الحفل ، الأثرى الدكتور على حسن ، الذى فاجأ الحاضرين بقول ما معناه أنه ظل طوال السنوات الثلاثة والثلاثين الماضية ، يؤمن بأن هذه المراكب التى اكتشفها كمال الملاخ عبارة عن « مراكب جنائزية » ولا تمت إلى « مراكب الشمس » بأية صلة .. ولكنه الآن فقط يقر ويُشهد الحاضرين على اقراره بأن هذه المراكب « مراكب شمس »

بمعنى الكلمة .. وانه يعترف بأنه كان على خطأ وبأن كمال الملاح كان على صواب . فصفق له الحاضرون كثيراً على هذا .. ربما لأن البعض أحس بنموذج طيب من تواضع العلماء .. أو ربما صفق آخرون سروراً بهذا النوع المتميز من الحماس في التأبين !

أما الأستاذ الدكتور لويس عوض ، فبعد أن قال وأفاض في ذكر المآثر والمحسن ، التقط كلمة « المصادفة » التي وردت في حديث الأستاذ أنيس منصور ، وكلمة « الكشف الأثرى » التي وردت في أحاديث بقية المتحدثين في الحفل ، وطالب بإلحاح أن يقوم أحد الباحثين بالتنقيب عن وجه الحقيقة في هذا الموضوع الذى يرتبط بتاريخ الآثار المصرية بوجه عام ..

■ ■ ■

لقد قصدت الاطناب في ذكر أطراف وأبعاد تلك الحكاية الطريفة والغريبة .. ولكنى ما قصدت بذلك طرافة أو غرابة ، وإنما أردت أن أشير فقط إلى بعض الدوافع التى حفزتنى على تجميع كل ما لدى من معلومات ووثائق ومراجع تتناول « مراكب خوفو » بالدراسة الجادة والتمحيص العلمى ، وأن أعارض بها كل ما قيل من تهويمات غير صادقة وغير علمية ، بل وتتعارض تماماً مع الضمير العلمى الذى يجب أن يكون هو المعيار الوحيد فى كتابة تاريخ الآثار المصرية .

وهذا الكتاب فى حقيقة الأمر ، تكريس لهذا الهدف ، فقد حاولت بكل جهد ممكن أن أعلى كلمة الضمير العلمى الحق فوق كل أساليب الكذب والانتهازية والبهتان .. وأن أضع الحقائق كاملة أمام كل من يريد أن يعرفها ، سواء من دارسى الآثار المتخصصين ، أو هواة التاريخ المصرى القديم ، أو الراغبين فى الاستضاءة بنور المعرفة واليقين .

وأرجو من الله عز وجل ، أن تصل كلمات هذا الكتاب إلى كل من قرع طبله فى زفة الزيف ، أو سار فى موكب النفاق والمكابرة بوعى وقصد ، أو بغير وعى ولا قصد ، وإنما ابتلع الاكذوبة ، وأنجرف مع تيار الظلمات .

مختار السويفى

القاهرة فى ٩ سبتمبر ١٩٨٨

مدخل

إلى تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن
في مصر القديمة



■ مصر.. أوزهرة اللوتس العملاقة
كما تبدو من الفضاء في هذه
الصورة «المركبة» التي التقطها
القمر الصناعي «لاند سات»

□ زهرة اللوتس العملاقة

زهرة لوتس عملاقة وخالدة ..

هكذا تبدو كنعانة الله في أرضه .. في صورة من الفضاء التقطها القمر الصناعي
« لاندسات » ..

هكذا تبدو مصر منذ أن شق النيل واديه في صحاريها .. وخط لنفسه شريطاً مستطيلاً زينه
بالضفاف والروابي الخضراء .. ويبدو هذا الشريط ممتداً من منطقة الجندل الأول ، وضارباً
بجذوره جنوباً ، كما لو كان يريد أن يرتوى من المياه الحلوة المتجمعة أمام السد العالي ..

و يتلوى الشريط كفرع النبات الأخضر الزاحف فوق صفحة من رمال صفراء .. وقرب منطقة
الفيوم ، تتفرع من هذا الفرع النباتى ورقة خضراء .. تماماً مثل الورقة التى تنبت من فرع زهرة
اللوتس قبل أن ينتهى الفرع بمولد تلك الزهرة الجميلة الرائعة ..

وقبيل مفرق الدلتا ، يبدأ في الظهور منبت اللوتس وكأسها .. ثم تخرج أوراق الزهرة لتغطي
الدلتا حتى أقصى أطراف أراضيها ..

وهذا المنظر الكونى الرائع تكتمل صورة زهرة اللوتس العملاقة في لوحة خالدة ، يبدو النيل فيها
مستربعاً على قمة الجمال في تلك اللوحة .. ومنه ترتوى الزهرة .. وهو فرعها وأوراقها .. وهو كأسها
وباعث الأريج في رحيقها .. بل هو زهرة اللوتس نفسها بكل بهائها وروعها ..

والنيل هو الذى وحد بين المصريين وجعل منهم أمة واحدة . وهو سبب عمرانهم ومدنيتهم
وحضارتهم . وهم يعيشون على ضفافه وقرب شاطئيه في تجمعات سكانية وقرى ومدن متقاربة ، تبدو
كلها كما لو كانت مدينة واحدة ، ولكنها مدينة عجيبة الشكل ، فهى مستطيلة كاستطالة مجرى النهر
في واديه ، وهى تتلوى مع انحناءات الوادى في ربوع الصحراء من أقصى الجنوب عند الجندل الأول
حتى أقصى الشمال عند البئر الأخضر العظيم [البحر المتوسط كما كان يسميه قدماء المصريين] .

والنيل هو الشريان الذى كان يربط أوصال تلك المدينة المصرية العجيبة ، ويوصل بين دلتها
وقاصيها .. ولذلك فقد كان لازماً على المصرى القديم أن يجد « الوسيلة » المناسبة لعبور هذا النهر من

شاطيء إلى شاطيء ، أو ليرتحل على صفحته من أقصى الشمال إلى أقصى الجنوب أو بالعكس ،
كلما رأى لهذا الترحال سبباً ..

وكانت المادة الأولية التى صنع منها المصرى القديم هذه الوسيلة هى نبات البردى الذى كان
ينبت على شطآن النيل وأحراشه .. هذا النبات العظيم الذى كان له أعظم الأفضال المباركة على
الحضارة المصرية القديمة بأسرها .. فن أعواد هذا النبات اتخذ المصريون القدماء بيوتاً وسقوفاً ..
ومن أليافه صنعوا حبلاً ونسجوا نعالاً .. ومن أوراقه صنعوا أوراقاً وصحائف كتبوا عليها كل
ما كانوا يعلمون من علوم الدين والدنيا ، تاريخاً وحساباً وهندسة وطباً وفلكاً وأدباً .. وفضلاً عن
ذلك كله ، صنعوا من سيقان هذا النبات وسيلة لعمليّة لعبور النهر والرحيل بين ضفافه .

□ قدماء قدماء المصريين

والمصريون الذين نتحدث عنهم فى هذا الصدد ، هم « قدماء قدماء المصريين » الذين كانوا
يعيشون على ضفاف وادى النيل ودلتاه فى فترة ما قبل التاريخ .. أى قبل ظهور « الملك مينا »
موحد الوجهين وبداية التاريخ القديم نحو سنة ٣٢٠٠ قبل الميلاد (١) .

وقبل أن ينتقل هؤلاء المصريون الموهولون فى القدم إلى صناعة قواربهم من الخشب ، صنعوها من
سيقان نبات البردى الذى كان ينبت على شواطئ النهر وجزره وأحراشه بكثافة شديدة جداً فى تلك
الفترة .

فى البداية صنعوها على شكل رَمَيش أو طَوْف Raft أو على شكل قارب مفلطح ، يبنى من
سيقان البردى المجدولة فى بعضها ، أو المحزومة مع بعضها فى شكل حزم قائمة بذاتها . ثم « تربط »
هذه الحزم ببعضها البعض بطريقة تجعلها تأخذ الشكل الانسيابى للـمَرَكَب (٢) المائى المناسب
للفرض الذى بنى من أجله . ويتميز فى الوقت نفسه بخصائص الفن المصرى القديم — وهوفن
عملى بالدرجة الأولى — من حيث التصميم الهندسى والشكل العام (٣) .

(١) هناك بعض الاختلاف فى التواريخ التى اعتمدها علماء المصريات لبداية التاريخ المصرى القديم وتقسيمه إلى دول
وأسرات . وعلى أية حال فإن هذا الاختلاف فى تحديد أرقام السنوات لا يزيد فى أغلبه وأرجحه عن مائة عام بالزيادة أو
النقصان . وقد اعتمدت على أرجح قوائم التاريخ المصرى القديم ، والتى ورد ذكرها بملحق بكتاب « الديانة المصرية
القديمة — تأليف : ياروسلاف تشرنى ، وترجمة : الدكتور أحمد قدرى ، ومراجعة : الدكتور محمود ماهر طه ،
ص ٢٢١ — ٢٢٥ » .

(٢) فى اللغة : المَرَكَب هو ما يُركب فى « البر » و « البحر » . ولكن غلب استعماله فى السفينة ، أى فيما يُركب على الماء .
ويقال : « مَرَكَب » أى بفتح الكاف وليس بكسرهما كما هو شائع . والمَرَكَب مذكر ، وهو واحد « مراكب » . أى
يجمع جمع تكسير .

(٣) النقل البحرى فى مصر — أحمد كمال الطوبجى .

كانت تلك القوارب والمراكب البدائية تصمم ممتدة إلى الأمام وتنتهى بطرف مدبب يرتفع عن سطح الماء . أما المؤخرة فقد كانت تُشكّل بنفس الطريقة ، إلا أنها تمتد أفقياً دون ارتفاع في نهايتها . وهذا التصميم يساعد في طريقة جر أو قطر القارب أو المركب من على الشاطئ . كما تفسح المؤخرة مكاناً للرجل الذى يدفع القارب أو المركب إلى الأمام مستخدماً مدراته أو مجدافه . ومن نبات البردى صنعوا القوارب الصغيرة والمراكب الكبيرة الضخمة التى كانت تحتاج إلى اثنين وثلاثين رجلاً لتحريكها (٤) .

وقد استخدمت هذه الرموش والأطواف والقوارب والمراكب البدائية المصنوعة من حزم سيقان البردى المربوطة ببعضها بالحبال ، بأعداد كبيرة جداً في ذلك الزمن الضارب في القدم وقبل أن ينبغ للتاريخ فجر .

استخدموها كوسيلة عملية مثلى في الانتقال على صفحة النيل وفي أحراش مستنقعاته . واستخدموها في عمليات صيد الأسماك والطيور ، واعتمد عليها الفلاحون والصيادون والرعاة كوسيلة لممارسة حرفهم ومهنتهم المختلفة . كما استخدمت بكثرة كوسيلة لعلية القوم في ممارسة الرياضة وقضاء الوقت في نزعات صيد الأسماك والطيور المائية ، وسجلوا ذلك في آلاف المناظر التى زينوا بها جدران مقابرهم .

وبطبيعة الحال فقد كانت هذه القوارب متاحة بكثرة لمختلف فئات المصريين ، نظراً لرخص تكاليف بنائها ، وسهولة صنع بدائلها بعد أن تبلى سريعاً بالنظر إلى قصر عمرها الافتراضى (٥) .

وبالرغم من هذا العمر الافتراضى القصير لمثل تلك القوارب والمراكب المصنوعة من سيقان البردى ، إلا أن المصريين القدماء قد استخدموها ببراعة فائقة لنقل الناس [الركاب] ونقل البضائع . وجعلوا من تلك القوارب والمراكب ضرورة لازمة في معظم الطقوس والمراسم العقائدية والطق بالدين .

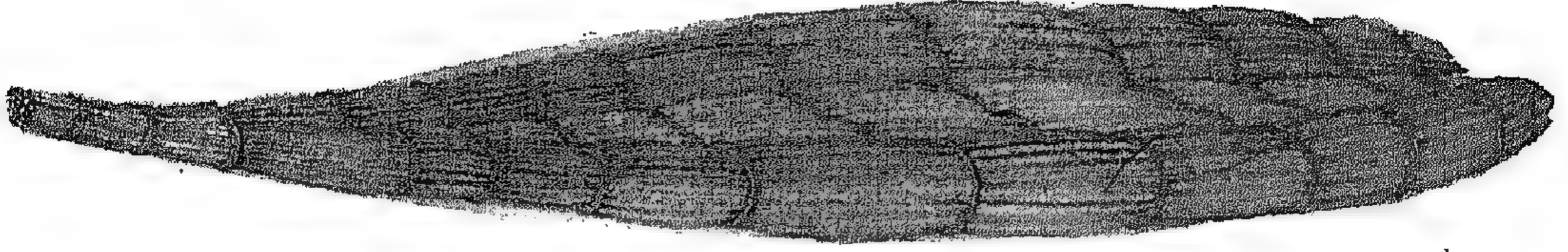
بل وكانوا يتصورون الحياة الأبدية في العالم الآخر ، مليئة بتلك القوارب والمراكب التى تنوع وظائفها وأغراضها . بل وتصوروا أن الآلهة لا تنتقل إلا بقواربها ومراكبها الخاصة .. واعتقدوا أن الشمس نفسها تنتقل عبر صفحة السماء أثناء النهار من الشرق إلى الغرب فوق ظهر مركب إلهى خاص اسمه : « مركب الشمس » (٦) .

(٤) البحرية المصرية القديمة — الدكتور عبد المنعم أبوبكر .

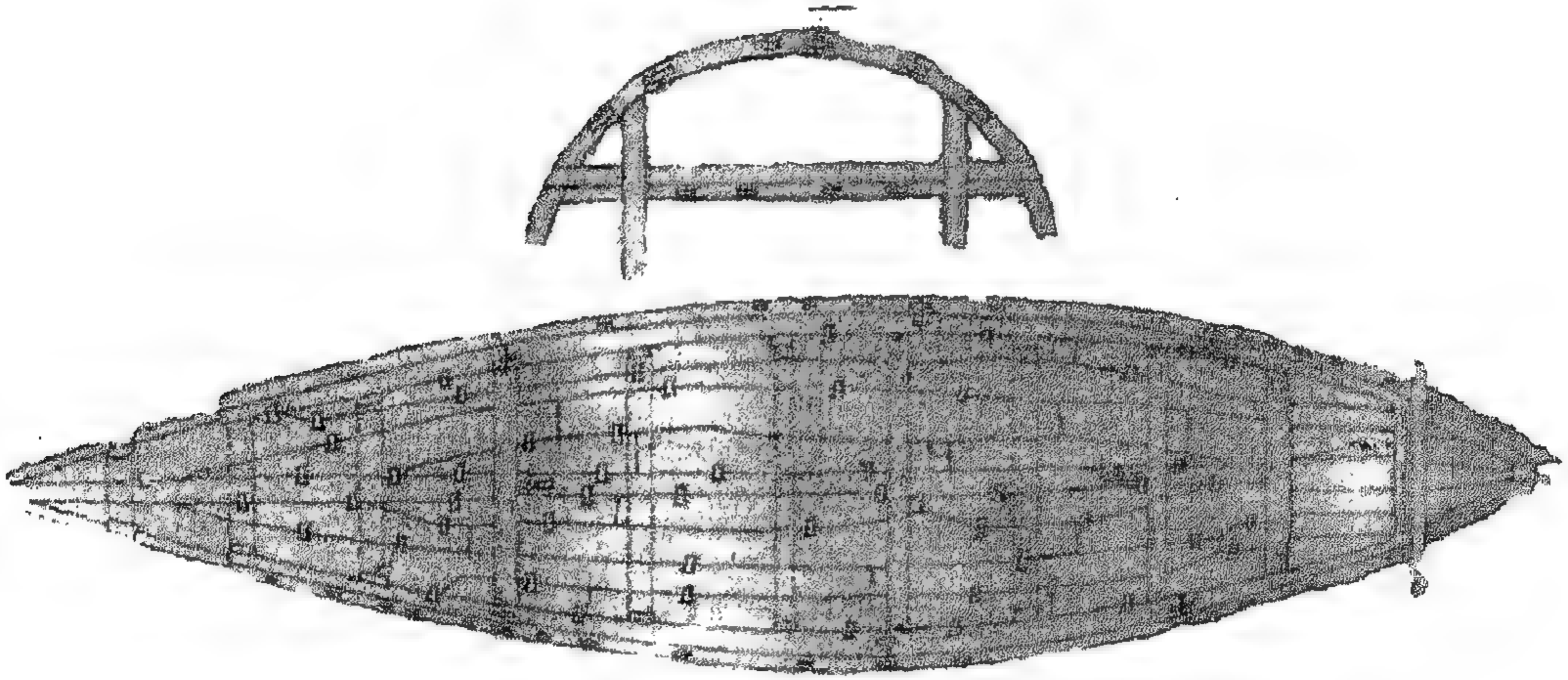
(٥) Atlas of Ancient Egypt-«Boats on the Nile», By: John Bohn Baines and Jaromir Malek. P. 68.

[لم يترجم] .

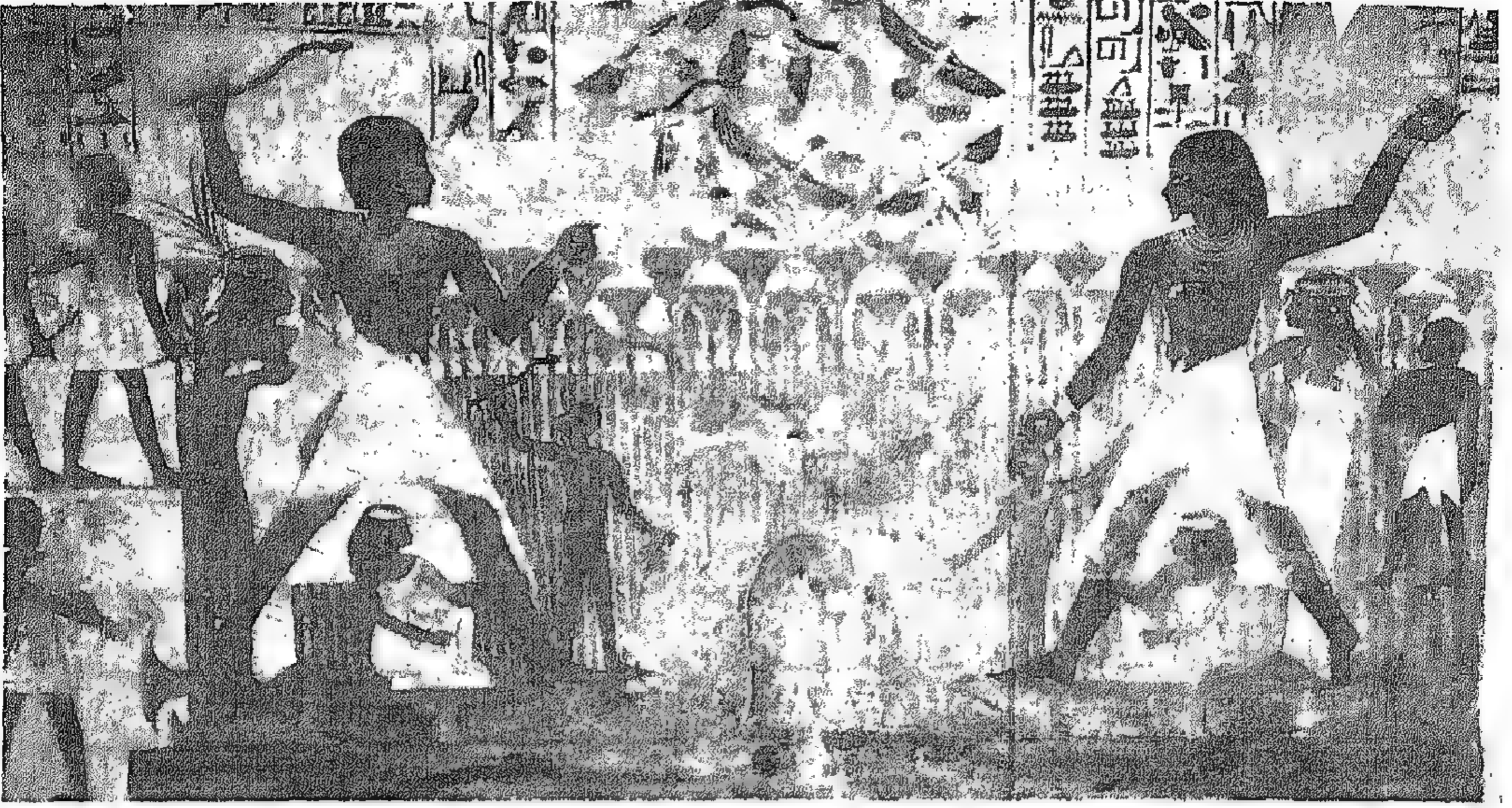
(٦) مراكب الشمس — دراسة للدكتور عبد المنعم أبوبكر .



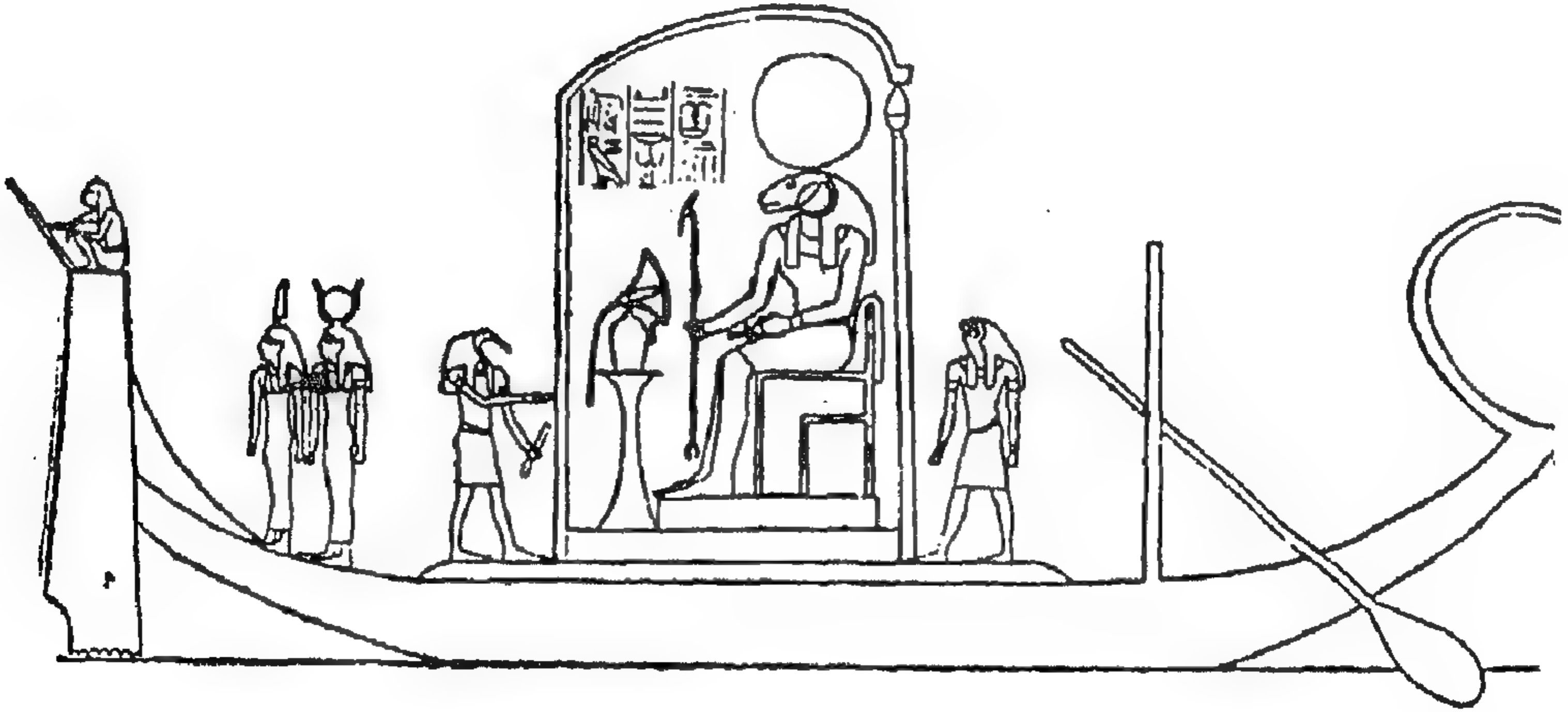
■ مثل هذا القارب البسيط المصنوع من حزم سيقان البردى المربوطة ببعضها بالحبال كان أول الوسائل التي استخدمها المصريون الأوائل في عبور النيل والتنقل بين ضفافه وأحراشه . وبرغم أن العمر الافتراضي لمثل هذا القارب يعتبر قصيراً نسبياً إذا قيس بأمثاله من القوارب المصنوعة من الخشب ، إلا أنه كان قليل التكاليف ومن السهل استبداله وصنع غيره



■ بسبب عدم صلاحية الأخشاب المحلية في مصر لبناء السفن ، فقد اضطر المصريون القدماء إلى بناء القوارب والمراكب الصغيرة والمتوسطة من كتل وألواح خشبية قصيرة تربط ببعضها بالحبال بطرق هندسية توفّر لها الكثير من المتانة والإحكام






■ من المناظر المصرية القديمة التقليدية، منظر عليّة القوم وهم يمارسون رياضة صيد الأسماك والطيور باستخدام القوارب الصغيرة والمتوسطة المصنوعة من نبات البردي



■ تصور المصري القديم أن الآلهة لا تنتقل من مكان إلى مكان إلا بقواربها ومراكبها الخاصة. كما أن الشمس تنتقل من الشرق إلى الغرب فوق ظهر مركب إلهي مقدس، هو مركب الشمس الذي يبدو في هذه الصورة بشكله التقليدي

هكذا هيمنت القوارب والمراكب والسفن على دنيا وآخرة قدماء المصريين الذين كانوا يعيشون على ضفاف النيل في فترة ما قبل التاريخ ، وقبل عصر خوفو بآلاف السنين .

بل لقد اعتاد هؤلاء المصريون القدماء على أن يطلقوا على السفر بالبر [أو سيراً على الأقدام أو ركوباً على ظهر الدواب] نفس الألفاظ التي استعملوها للتعبير عن السفر فوق مياه النيل . فالسفر « برأ » أو « نهراً » من الشمال إلى الجنوب كان يعبر عنه بالعلامة الهيروغليفية « خنتى »  بمعنى يتوجه أو يسير بالشرع . أما السفر من الجنوب إلى الشمال فكان يعبر عنه بالعلامة الهيروغليفية « خد »  بمعنى يتوجه أو يسير بالمجداف (٧) .

و يعنينا هنا أن نشير إلى أن العلامة الهيروغليفية « خنتى »  عبارة عن رسم لمركب شراعى . ومعنى ذلك أن المصريين قد استخدموا الشراع قبل ظهور الكتابة الهيروغليفية نفسها . واستخدام الشراع يعتبر مرحلة من مراحل تطور عملية تسيير وتوجيه القوارب والمراكب والسفن المصرية التى بدأت صورتها الأولى باستخدام الأيدي والأرجل كمجاديف ، ثم استخدام قطع خشبية لتقوم بهذا الغرض ، ثم استخدام الهواء بتصميم أشعة ذات أشكال مختلفة (٨) . أما مراحل تطور الدفة فسوف نتناولها في موضع آخر .

□ صناعة السفن الخشبية قبل التاريخ

مازلنا في عصر ما قبل التاريخ ..

ومازال قدماء المصريين يطورون وسائل انتقالهم فوق صفحة النيل .. وتيقن لديهم بالدليل العملى أن الخشب أكثر صلاحية من البردى في صناعة القوارب والمراكب والسفن ، فخطوا تلك الخطوة الجبارة . وبدأوا في استخدام الخشب كمادة أولية في تلك الصناعة .

وبالرغم من أن مصر كانت من الأقطار الفقيرة في الأشجار الضخمة التى تصلح لاستخراج الألواح والقوائم والعوارض اللازمة لصناعة المراكب أو السفن الكبيرة ، فقد اعتمد المصريون — في ذلك الزمن — في صناعة المراكب والسفن الخشبية الصغيرة والمتوسطة ، على ما كان متاحاً في بلادهم من أخشاب الأشجار المحلية (٩) .

(٧) البحرية المصرية القديمة — للدكتور عبد المنعم أبوبكر — المرجع السابق . و Atlas of Ancient Egypt — المرجع السابق . وبعد دخول اللغة العربية ، أصبح المصريون يقولون « يُقَبَّل » أن يتجه أو يسير جنوباً . و « يُبْتَحَر » أى يتجه أو يسير نحو الشمال . ويلاحظ أثر ذلك على تسمية الوجهين البحرى والقبلى .

(٨) النقل البحرى في مصر — أحمد كمال الطوبجى — المرجع السابق .

(٩) المرجع السابق . Atlas of Ancient Egypt .

وقد حصر علماء المصريات أشهر أنواع الأشجار التي كانت تنبت في مصر القديمة . وها هي على وجه التحديد بأسمائها العربية واللاتينية [الأسماء العلمية] :-

Acacia Nilotica	— السنط
Phoenix Dactliphere	— نخيل البلح
Ficus Sycomorus	— الجميز
Mimusops Schimperi Hochst	— اللبغ أو البرساء
Tamartx Nilotica	— الأثل
Salix Safsaf Forsh	— الصفصاف
Corsia Myxa	— شجر الخيط
Ficus Carica	— التين
Balanites Aegyptiaca (١٠)	— المجلج / تمر العرب

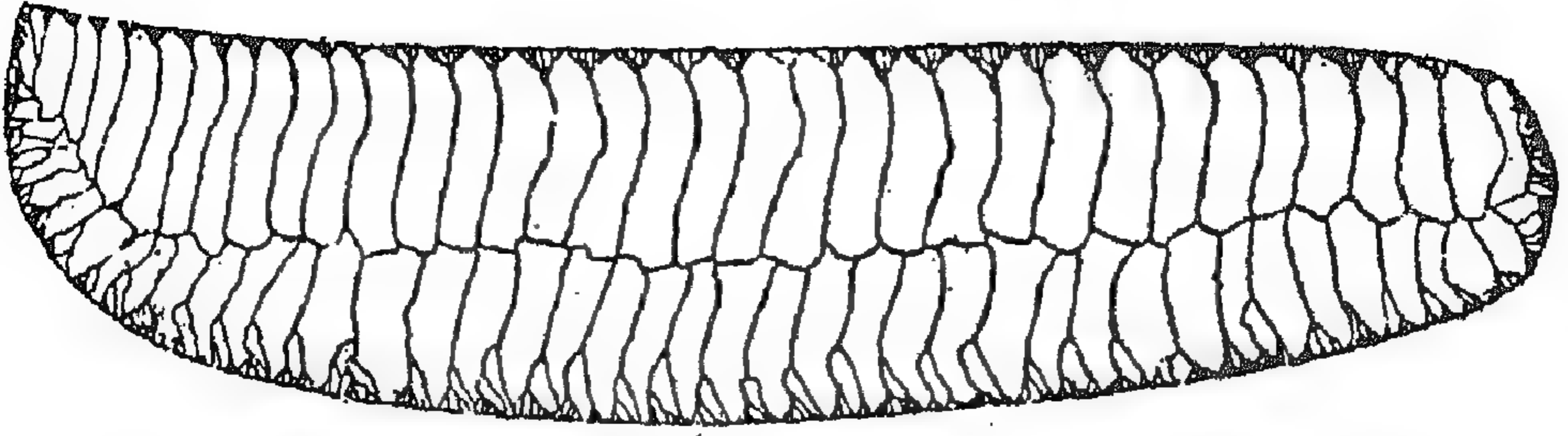
وهذه الأشجار كلها محدودة النفع في نجارة السفن . فأخشابها إما خشنة أو جافة قصيرة القطع أو ملتوية ، تحتاج إلى كثير من الجهد لتهدئها واختيار القطع المناسبة التي يمكن استخدامها . لهذا فقد كان لزاماً على المصريين أن يستوردوا أنواع الأخشاب الجيدة من الخارج .

ولا شك في أن استخدام هذه الأنواع من الأخشاب في صناعة القوارب والمراكب قد استلزم أن يبتكر المصريون الأدوات الحجرية أو المعدنية الخاصة بالتعامل مع هذه الأخشاب وتجهيزها . فابتكروا القدوم والفأس والبلطة والخراز أو المثقاب والأزميل والمنقار والأجنة والمطرقة والمنشار وأدوات صقل سطح الخشب وتنعيمه (١١) .

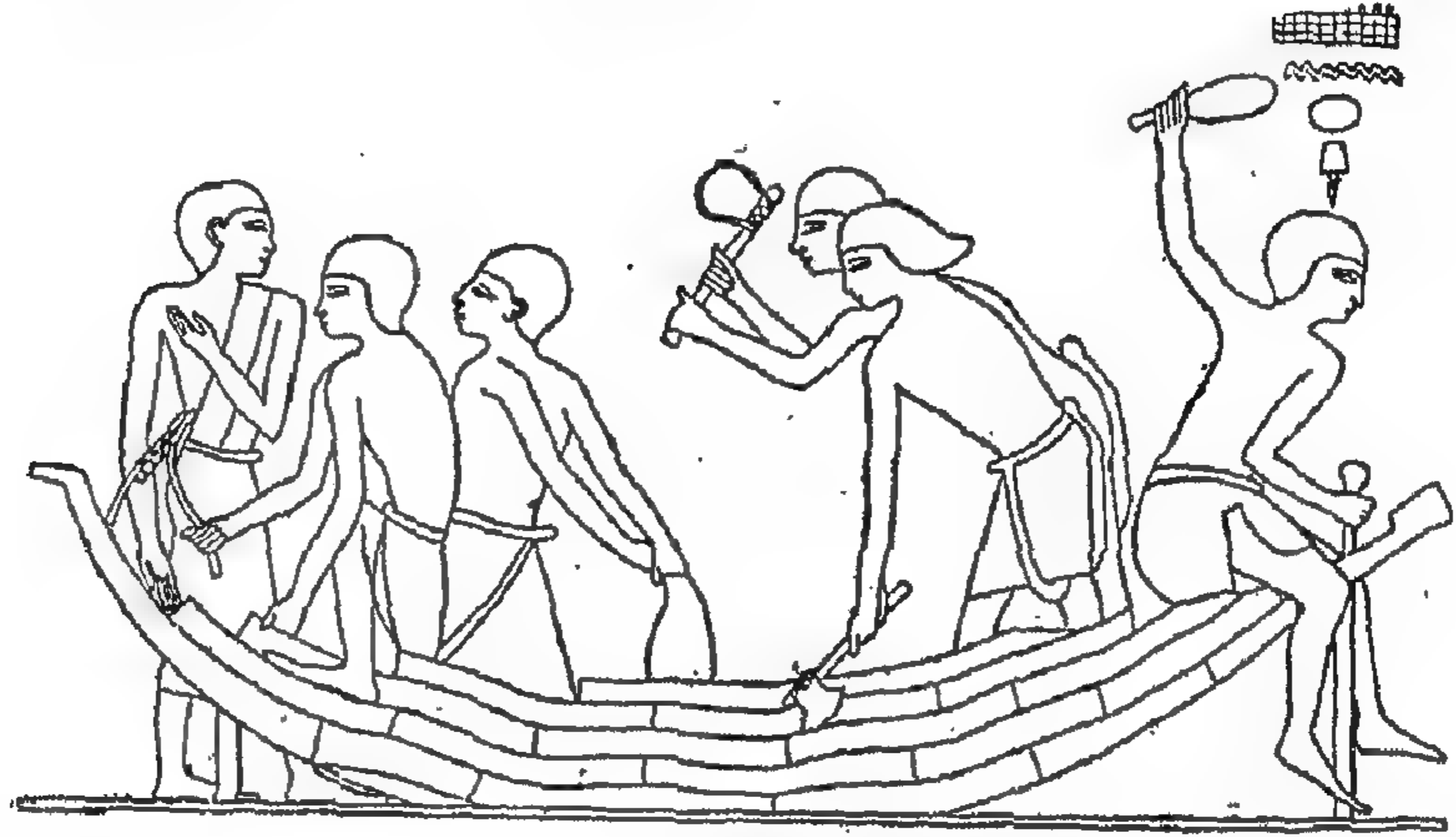
وبالنظر إلى أن جميع هذه الأخشاب كانت مستخرجة من أشجار ليست بالقدر الكافي من الضخامة بحيث تصلح لصنع وتصميم الأجزاء الضخمة من أبدان السفن والمراكب ، لذلك ابتكر المصريون القدماء طرقاً هندسية خاصة لنجارة هذه الأنواع من الأخشاب ، فكانوا ينشرونها ويجهزونها في شكل قوائم وألواح قصيرة ، كانت تُلَسَّن لِتُعَشَّقَ في بعضها [بطريقة عاشق ومعشوق] ، و« تربط » في بعضها بالحبال بطريقة « التدكيك » .

(١٠) مصر القديمة — الجزء الثاني — الدكتور سليم حسن .

(١١) تاريخ الحضارة المصرية — حضارات عصر ما قبل التاريخ — للأستاذ مصطفى عامر .



■ بكل المهارة والدقة، برع المصريون الأوائل في تشكيل قطع «الظران» الصلبة لاستخدامها كسكين أو منشار. وقد وجدت سكين مماثلة بين المواد الأثرية التي عثر عليها في حفرة مركب خوفو



■ بناؤ والقوارب والمراكب في مصر القديمة يستخدمون مختلف أنواع أدوات النجارة التي ابتكروها



■ أحد بنائى القوارب والمراكب النيلية الشعبية يستخدم القدم الذي وضع فكرته أجداده من قدماء المصريين

ومن الغريب أن الكلمة المصرية القديمة « سب » أو « سبي » وهى مطابقة تماماً لمعنى كلمة « يربط أو الربط » كانت تستخدم للدلالة على عملية بناء القوارب والمراكب والسفن . وبطبيعة الحال فإن المقصود بالربط هنا هو الطريقة التى كانت مستعملة فى « ربط » حزم سيقان البردى بعضها ببعض لتأخذ شكل قارب أو مركب . وقد ظلت هذه الكلمة مستعملة للدلالة على صناعة بناء السفن حتى بعد أن انتقل قدماء المصريين من صناعة وبناء قوارب ومراكب البردى ، إلى بناء القوارب والمراكب والسفن الخشبية (١٢) .

أما المراكب أو السفن النيلية الضخمة [وكذا السفن البحرية] فقد كانوا يستوردون الأخشاب اللازمة لصناعتها من خارج الديار المصرية ، وعلى الأخص من مناطق لبنان وغرب آسيا . واستمراراً على طريق التطوير ، ابتدع المصريون منذ ذلك الزمن السحيق طريقة بسيطة للتحكم فى إقامة « الصارى » عندما كانوا يحتاجونه لنشر الشراع ، أو إمالة الصارى حين يتحولون من الإبحار بالشراع إلى الإبحار وتسيير المركب أو السفينة بالتجديف .

كذلك ابتدعوا جهازاً للتحكم فى توجيه المركب أو السفينة من الخلف . ويتكون هذا الجهاز غالباً من « عمود الدفة » الذى كان يقام بمؤخرة المركب . ويتم تحريك « مجداف الدفة » بواسطة ذراع مربوطة بهذا المجداف ومربوط أيضاً بأعلى عمود الدفة . وهذه الذراع يمكن تحريكها على الجانبين ، بحيث يتم تعديل طرف مجداف الدفة حسب الاتجاه المطلوب .

□ المصريون والبحر قبل التاريخ

والمصريون معروفون منذ أقدم الأزمنة بأنهم ليسوا من « شعوب البحر » أو الشعوب التى تضع « البحر » فى أقصى اهتماماتها . ومن المفهوم — حضارياً — أن الإنسان القديم قد تطلع إلى مواجهة مجاهل البحار الموحشة رغم علمه بما للبحار من جبروت وشراسة ، واستعدادها الدائم لتحطيم السفن الهشة والرجال الذين تجرأوا على تسييرها . وكان دافع الشعوب التى تطلعت إلى اقتحام البحار هو الحاجة إلى الطعام أو غزو أراض جديدة أكثر خصوبة ، أو البحث عن جواً أكثر ملاءمة للحياة (١٣) .

وقد يرجع تأخر المصريين القدماء فى التقدم بخطى كبيرة كشعب بحرى إلى كثرة وجود المستنقعات والكثبان الرملية والبرارى فى شمال الدلتا ، وإلى وجود الصحارى التى تكتنف بقية

(١٢) المرجع السابق

(١٣) السفن . تأليف : جيورجيو فيناتى . ترجمة : أحمد الأورفلى .

أراضى مصر. هذا إلى جانب أن نوع السكان يلعب دوراً كبيراً في عملية التطلع إلى البحر. وسكان مصر ينتمون جميعاً إلى شعب قارى ارتبط بالأرض أكثر من ارتباطه بالبحر^(١٤).

وبالرغم من أن المصريين طوال التاريخ وقبله ، كانوا يعيشون في أرض رغدة كثيرة الخيرات ، وانهم كانوا في غنى تام عن التطلع إلى ما وراء البحار ، إلا أنهم مع ذلك صنعوا السفن البحرية في ذاك الزمن السحيق ، وجابوا بها سواحل وجزر البحر الأخضر العظيم [البحر المتوسط] .

وهناك حقيقة لا مرأى فيها ، وهى أن المصريين قد خرجوا إلى البحر منذ فجر تاريخهم ، بل منذ عصر ما قبل التاريخ . ولذلك فإن البعوث البحرية التى قاموا بها في عصر الدولة القديمة ، ما هى إلا استمرار لتجارهم الخارجية التى كانوا يقومون بها من موانئ النيل في عصر ما قبل التاريخ . وأن نشاطهم البحرى هذا ، كان نتيجة التجارب التى كانوا يقومون بها في نيلهم ، وما قاموا به من بناء السفن الضخمة^(١٥) .

وهناك العديد من الشواهد التاريخية والأثرية التى تدل على خروج المصريين القدماء إلى البحر في عصور ما قبل التاريخ ، حيث عثر على الكثير من القطع الأثرية التى استخدمت في صناعتها مواد أو أحجار شبه كريمة لم يشبت وجودها بمصر ، مثل اللازورد وحجر الأوبسيديان والعاج وغير ذلك^(١٦) .

وقد اهتمت مصر منذ عصر ما قبل الأسرات باستيراد الزجاج الطبيعى والأحجار الكريمة . وكانت لها حينذاك علاقات مع كريت وغيرها من جزر البحر المتوسط ، وكانت لها مع الأقطار المجاورة تجارة واسعة رائجة ، كثيراً ما كان لها تأثير بالغ في أحوالها الاقتصادية والاجتماعية ، كما كانت تؤثر أيضاً في أحوال القبائل والشعوب المجاورة^(١٧) .

□ صناعة بناء السفن فى التاريخ المصري القديم

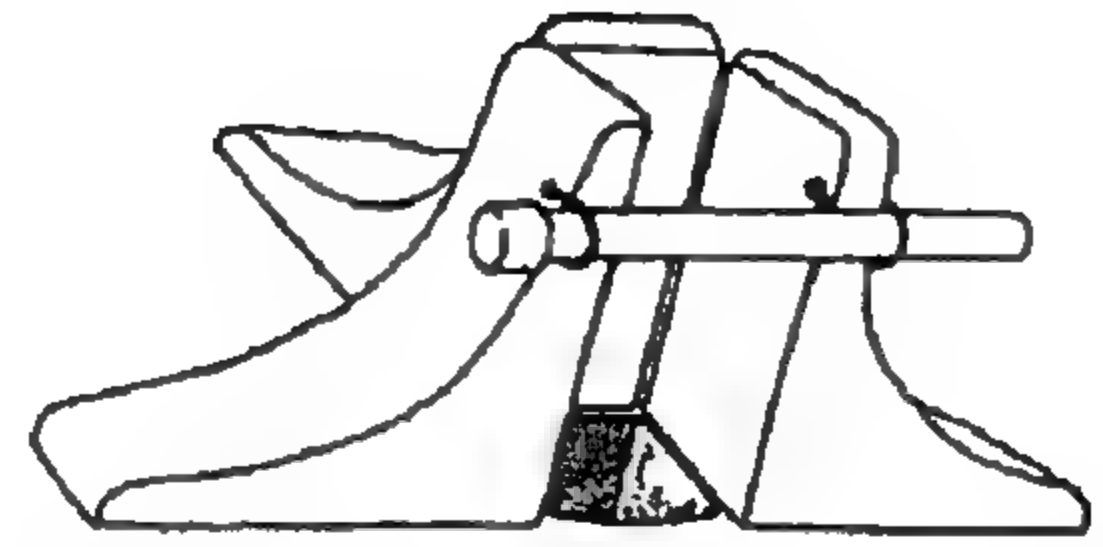
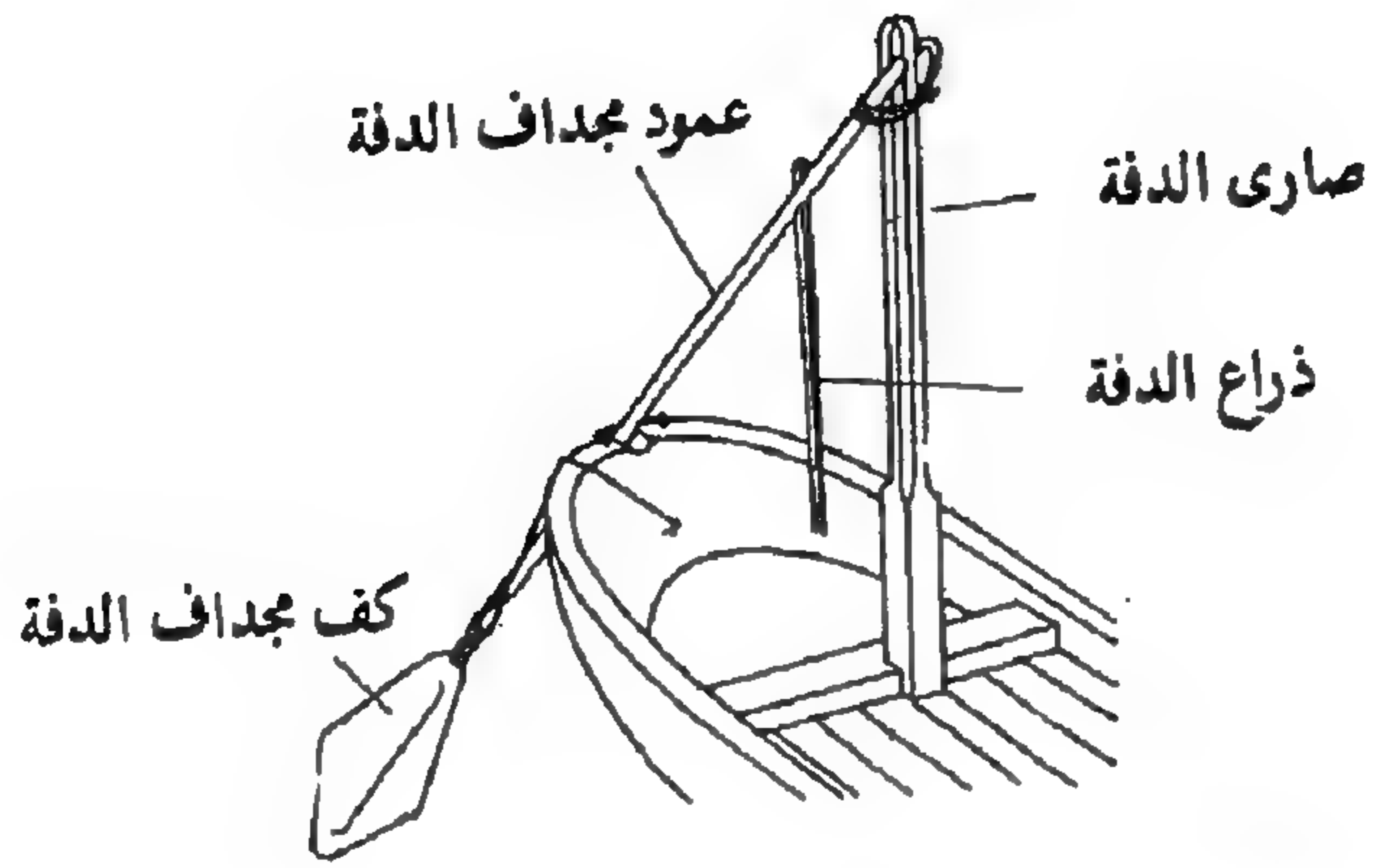
ولحسن الحظ فإن معلوماتنا عن صناعة بناء المراكب والسفن لدى قدماء المصريين — فى مختلف عصورهم التاريخية وعصور ما قبل التاريخ — متوافرة تماماً ، ومستمدة من وثائق واضحة تمام

(١٤) أهمية الموقع الجغرافى لسواحل مصر العربية — للدكتور محمد فاتح عقيل .

(١٥) مصر القديمة — الجزء الثانى — الدكتور سليم حسن — المرجع السابق .

(١٦) النقل البحرى فى مصر — أحمد كمال الطوبجى — المرجع السابق .

(١٧) حضارة مصر والشرق القديم — تأليف مجموعة من أساتذة التاريخ المصرى القديم وهم الدكتور : ابراهيم رزقانة — محمد أنور شكرى — عبد المنعم أبوبكر — حسن أحمد محمود — عبد النعيم محمد حسنين . ونص المتن نقلاً عن بحث التجارة الخارجية للدكتور أنور شكرى .



■ جهاز التحكم في إقامة الصاري عمودياً أو في إمالاته.



■ أقدم رسم لمركب ثيلى ضخمة . مرسوم على سطح آنية فخارية من عصر ما قبل التاريخ . والمركب له قرنان ويسير بأربعين مجدافاً .

الوضوح ، لعل أهمها الرسوم والنقوش الجدارية على حوائط وجدران المعابد والمقابر ، والرسوم المثبتة على صحائف البرديات ، ونماذج صغيرة للمراكب والسفن التى عثر عليها فى العديد من المقابر التى يرجع تاريخها إلى عصور مختلفة ، والمراكب والسفن الحقيقية التى عثر عليها مدفونة بجوار الأهرام ونجوار بعض المقابر الأخرى بمناطق دهشور والجيزة وغيرهما من المناطق الأثرية (١٨) .

ويمكن تلخيص المعالم العامة لصناعة القوارب والمراكب والسفن التى بناها قدماء المصريين فى فترة ما قبل التاريخ وفى خلال مراحل التاريخ المصرى القديم كله فى الملاحظتين التاليتين :

■ **الملاحظة الأولى :** أن تلك القوارب والمراكب والسفن كانت تختلف وتباين حسب الغرض الذى من أجله صممت وبنيت واستخدمت . فقد كان منها ما هو مخصص لممارسة المهن ، أو لنقل الركاب ، أو لنقل البضائع والمواشى ، كما كان هناك ما بنى خصيصاً لأداء طقوس جنازية أو مراسم دينية أو احتفالية معينة .

■ **الملاحظة الثانية :** أن طرز وتصميمات تلك القوارب والمراكب والسفن قد اختلفت عن بعضها كثيراً فى كل مرحلة من مراحل تقسيم التاريخ المصرى القديم التى يتناولها هذا البحث ، وهى على وجه التحديد :

- عصر ما قبل التاريخ . قبل سنة ٣٢٠٠ ق م فما فوق .
- العصر العتيق . ويتضمن الأسرتين الأولى والثانية من ٣٢٠٠ إلى ٢٧٨٠ ق م .
- الدولة القديمة . وتتضمن من الأسرة الثالثة ٢٧٨٠ ق م حتى نهاية الأسرة السادسة ٢٢٨٠ ق م .
- الدولة الوسطى من الأسرة الحادية عشرة ٢١٣٤ ق م حتى نهاية الأسرة الثانية عشرة ١٧٧٨ ق م .
- الدولة الحديثة من الأسرة الثامنة عشرة ١٥٧٠ ق م حتى الأسرة العشرين ١٠٨٠ ق م .
- العصر المتأخر من الأسرة الحادية والعشرين ١٠٨٠ ق م حتى غزو الاسكندر لمصر ٣٣٢ ق م (١٩) .

(١٨) المرجع السابق — Atlas of Ancient Egypt

(١٩) تحديد هذه السنوات مستمد من الملحق بكتاب الديانة المصرية القديمة — تأليف : ياروسلاف تشرنى . وترجمة : الدكتور أحمد قدرى . ومراجعة : الدكتور محمود ماهر طه .

وبعد فحص آلاف النماذج التى حفظتها لنا الآثار المصرية ، أمكن للعلماء تحديد أوجه الخلاف بين طرز وتصميمات القوارب والمراكب والسفن المصرية القديمة وحصرها من الناحية العلمية فيما يلى :

- ١- شكل جسم أو بدن Hull القارب أو المركب أو السفينة .
- ٢- طريقة التسيير باستخدام المجاديف أو الأشرعة أو تجهيز السفينة بالطريقتين معاً لاستخدام كل منهما عند الحاجة .
- ٣- نوع وشكل « الصواري » ونوع وشكل « الأشرعة » .
- ٤- نوع وشكل مجاديف التجديف ومجاديف الدفة .
- ٥- نوع وشكل « المنشآت العلوية » — الكبائن أو القمرات والأجهزة وخلافه — التى تظهر على سطح المركب أو السفينة .
- ٦- المميزات الأخرى غير العادية والتى تتميز بها بعض السفن والمراكب الخاصة (٢٠) .

وبطبيعة الحال فقد كتبت دراسات مطولة عديدة عن أوجه الخلاف بين طرز المراكب والسفن المصرية فى مختلف مراحل التاريخ المصرى القديم . وقد يكون من الصعب أن نضمّن صفحات هذا الكتاب جميع التفاصيل التى وردت فى جميع هذه الدراسات والكتب والمراجع . ولكننا نحصر فى الوقت نفسه على أن نبين أبعاد هذه الدراسات التاريخية والأثرية لما فيها من معلومات علمية وطريفة ، عن تاريخ صناعة وبناء القوارب والمراكب والسفن المصرية . وكيف تطورت هذه الصناعة فى مراحل التاريخ المصرى القديم ، وذلك من خلال الدراسة المختصرة التالية :

أولاً : فى عصر ما قبل الأسرات

وجدت بين آثار عصر ما قبل الأسرات (من ٥٠٠٠ — ٣٢٠٠ ق م) فى كل من الدلتا والصعيد ، نماذج كثيرة لقوارب ومراكب وسفن مصنوعة من « الفخار » . كما تتميز حضارة عصر ما قبل الأسرات بصفة عامة بالعديد من مناظر السفن الكبيرة والصغيرة المرسومة بالألوان على الأوانى الفخارية التى يرجع تاريخها إلى ذلك العصر ، أو مرسومة على جدران بعض المقابر ، أو محفورة على صخور الجبال المحيطة بوادى النيل أو ببعض جبال البحر الأحمر .

وقد لوحظ أن معظم هذه السفن كانت تحمل شارات معينة على صواربها أو على مقدماتها ومؤخراتها ، تدل على الإقليم الذى تنتمى إليه هذه السفن ، أو تدل على الوظيفة المحددة التى صنعت هذه السفن من أجلها (٢١) .

وقد عثر على أثر نادر يرجع تأيخه إلى هذا العصر الغارق فى القدم . وهو عبارة عن قطعة من قماش الكتان ، عثر عليها فى منطقة الجبلين (٢٢) وعليها تطريز بخيوط ملونة [وقد استغرق ترميم هذه القطعة الأثرية النادرة نحو أربع سنوات — وهى محفوظة حالياً بمتحف تورين] .

والرسم المطرز على قطعة القماش هذه يمثل مركبين نرى على كل منها كابيتين أو قرنين فى الوسط ، كما نرى العديد من المجاديف والمجدفين ، بينما يقف البحار الذى يوجه الدفة فى مؤخرة كل منها . ويرى بعض علماء المصريات ومنهم « بثرى » أن هذه الكبائن تبدو كما لو كانت « عرشاً » أو قرات مخصصة للآلهة (٢٣) .

وفى ذلك العصر تمكن المصريون الأوائل من بناء القوارب والمراكب والسفن بجميع أنواعها ، النهرية منها والبحرية ، وما صنع منها من نبات البردى وما صنع من الأخشاب ، وما تسير منها بالمجاديف وما يسير بالشرع .

ويمكن القول بصفة مؤكدة أن المراكب والسفن ذات الشرع ظهرت فى الحضارة المصرية القديمة قبل ظهورها بمئات السنين فى أية حضارة أخرى من حضارات العالم القديم فى عصور ما قبل التاريخ .

وعندما بدأ المصريون الأوائل فى ذلك العصر يتحولون من البردى إلى الأخشاب فى صناعة المراكب والسفن ، كانوا متأثرين إلى حد بعيد بالشكل العام للقوارب والمراكب والسفن التى صنعوها من سيقان البردى . ولكن لم يلبثوا أن تطوروا بأسلوب البناء والتصميم الهندسى بما يتفق مع أغراض وأهداف استعمال هذه الوسائل فى عمليات النقل المائى (٢٤) .

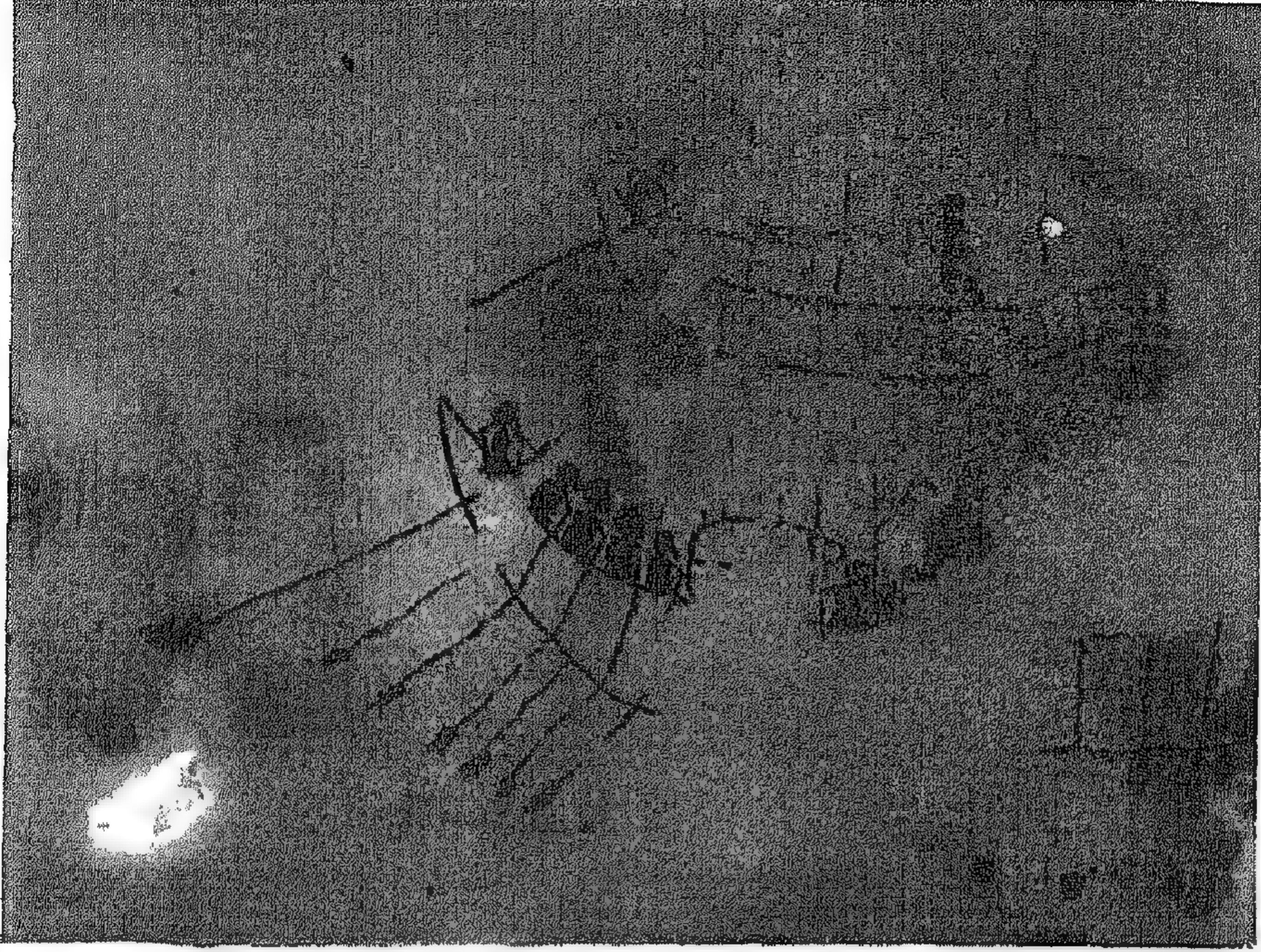
وتتبلور معالم تصميم القوارب والمراكب والسفن التى صنعها المصريون الأوائل فى ذلك العصر ، فى تميّز أغلبها بوجود الارتفاع الحاد فى كل من المقدمة والمؤخرة . وكذا فى استخدام مجداف كبير

(٢١) تاريخ الحضارة المصرية — حضارات ما قبل التاريخ — مصطفى عامر .

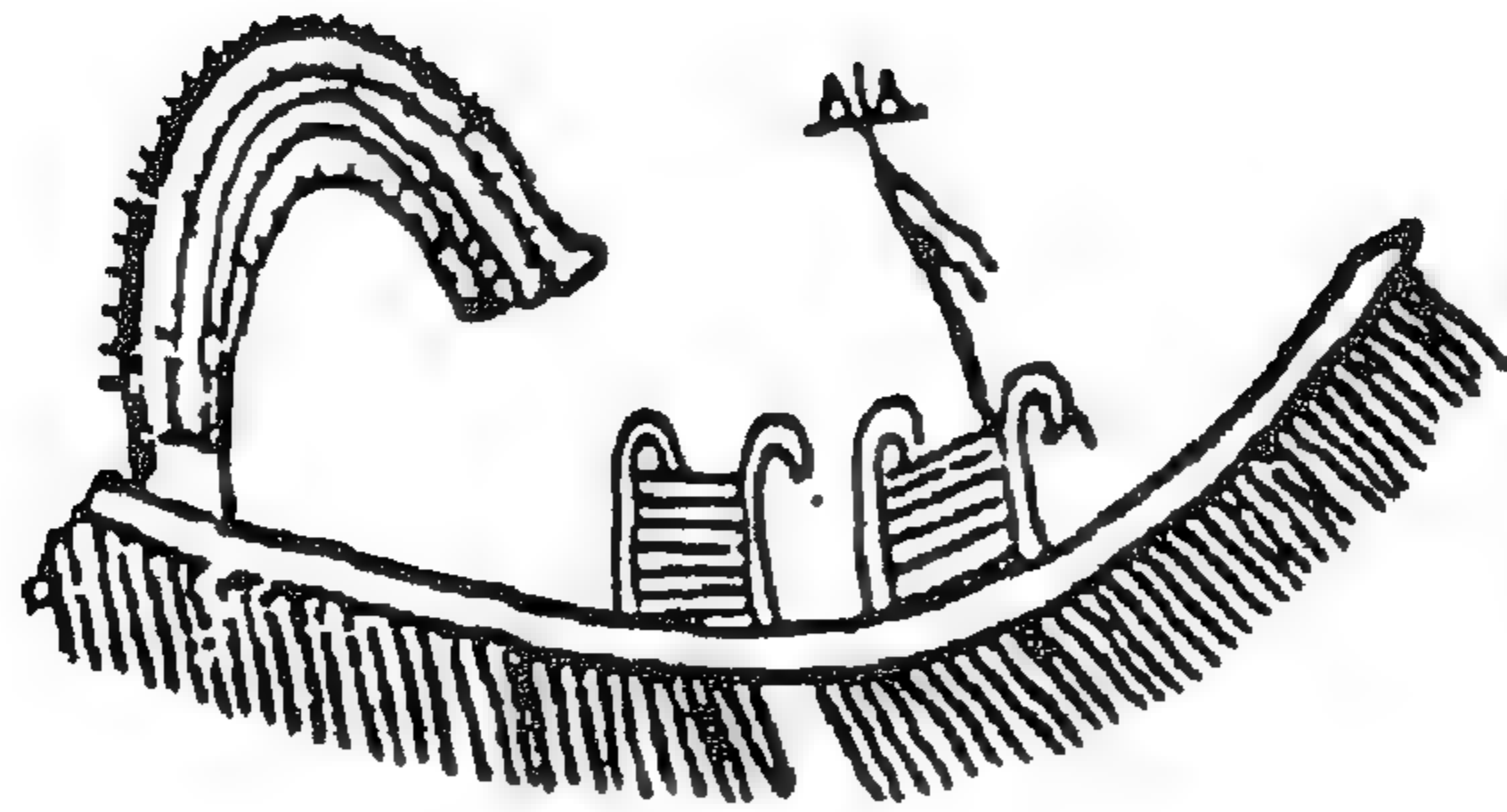
(٢٢) تقع على الضفة الغربية للنيل فى المسافة ما بين جنوب أرمنت وشمال اسنا وبها آثار عديدة ترجع إلى فترة زمنية تمتد منذ عصور ما قبل التاريخ وحتى العصر اليونانى الرومانى .

(٢٣)

(٢٤) البحرية المصرية القديمة — الدكتور عبد المنعم أبوبكر .



■ قطعة من قماش الكتان يرجع تاريخها إلى عصر ما قبل الأسرات ، عليها نظريز
يمثل مركبين متعددي المجاديف ، ويرى موجّه الدفة في مؤخرة كل مركب



■ رسم بدائي من عصر ما قبل التاريخ يمثل مركباً
ضخماً متعدد المجاديف أقيمت عليه رموز دينية

واحد أو أكثر في التسيير وتوجيه الدفة . كما أن المراكب والسفن الشراعية ، كانت تعتمد على شراع واحد مستطيل الشكل .

أما المراكب والسفن التي كانت تستخدم مجاديف متعددة ، فكان يتم فيها تقسيم السُجَدَّفين إلى مجموعتين ، مجموعة أمامية ومجموعة خلفية ، تفصلهما الكابينة أو القمرة الرئيسية المنشأة على السطح .

أما المقدمة فقد كانت تزين عادة بأشكال نباتية كالأزهار أو فروع الأشجار . وكان الصاري الذي يُرفع عليه العلم أو الراية أو السارية ، ملاصقاً تماماً للقمرة الرئيسية التي توجد في الوسط .

ثانياً : فن عصر الدولة القديمة

اصطلح المؤرخون على إطلاق اسم « الدولة القديمة » على حقبة من التاريخ المصري القديم تبدأ ببداية عصر الأسرة الثالثة سنة ٢٧٨٠ ق م . وتنتهى بنهاية الأسرة السادسة سنة ٢٢٨٠ ق م . كما يطلقون اسم « العصر العتيق » أو « عصر الأسرات المبكرة » على الحقبة التاريخية التي تتضمن الأسرتين الأولى والثانية من سنة ٣٢٠٠ ق م حتى سنة ٢٧٨٠ ق م .

ومن نماذج السفن المصرية التي كان من المعتاد دفنها بمقابر الكثير من الملوك والملكات في العصر العتيق ، نموذج لمركب جنائزي عثر عليه « إيمرى » في سقارة ، مدفوناً بالقرب من مصطبة دفن تعزى إلى الملك « حمر » من ملوك الأسرة الأولى (٢٥) .

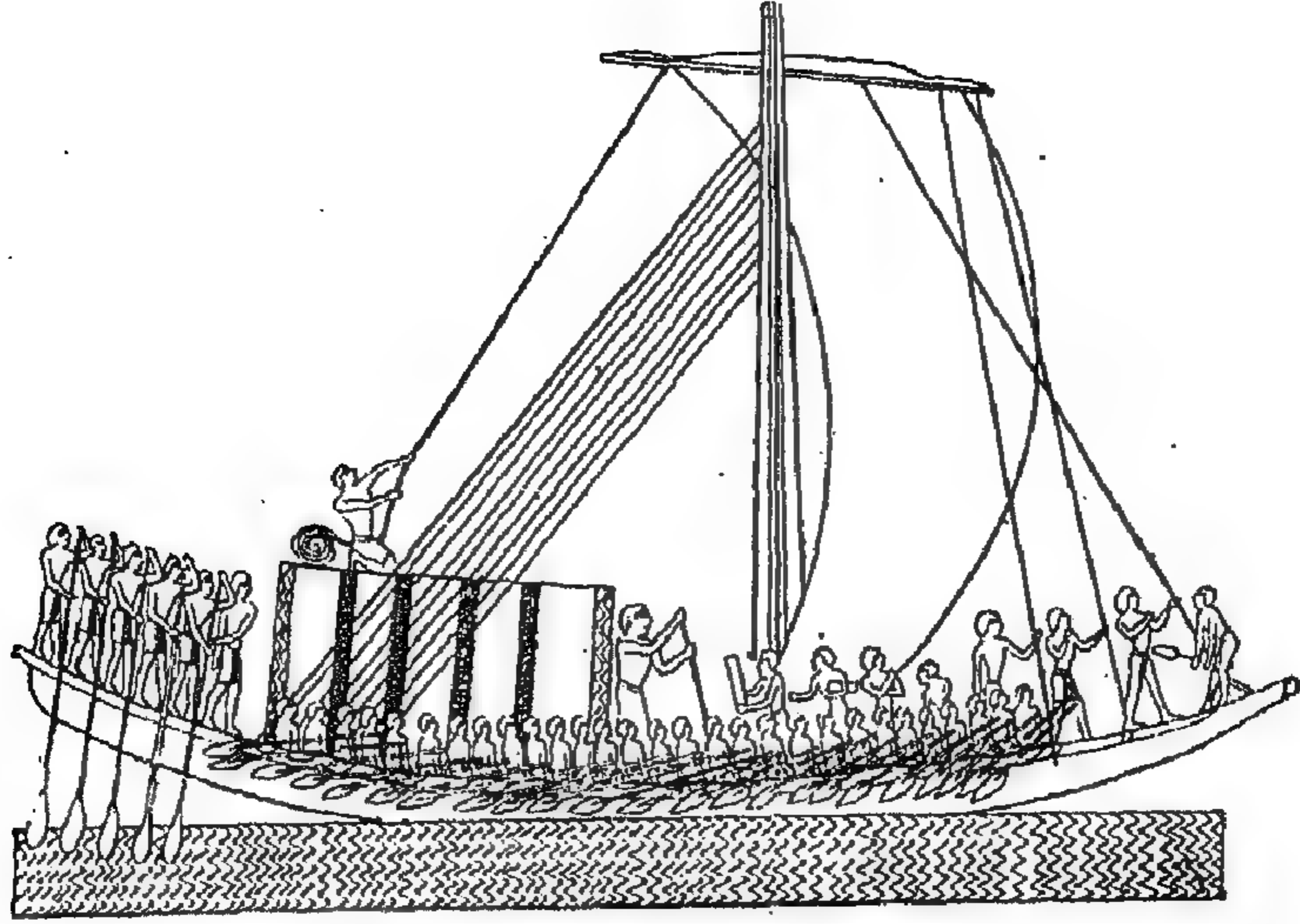
وقد بلغت صناعة بناء القوارب والمراكب والسفن في عصر الدولة القديمة مرحلة عالية من مراحل التطور . بل ويمكن القول القاطع بأن صناعة بناء السفن في ذلك العصر ، تدل على تفوق عجيب لا نعتقد أن أحداً من الشعوب القديمة قد وصل إليه (٢٦) .

ولا شك في أن هذا التطور الهائل الذي لحق بصناعة السفن في ذلك العصر كان نتيجة لتطور مماثل لحق بحاجيات المجتمع المصري من دينية ودنيوية . فقد أصبح المصريون في حاجة ماسة إلى سفن كبيرة ضخمة تستطيع أن تقوم برحلات طويلة شاقة . سواء بالنسبة للسفن النهرية التي تقوم بنقل أعداد كبيرة من المسافرين أو العمال ، أو بنقل كميات كبيرة من الصخور الجرانيتية من أسوان إلى بقية أقاليم الوجهين القبلى والبحرى ، أو بنقل الصخور الجيرية التي كانت تنقل من محاجر المقطم بطرة وحلوان عبر النيل إلى الضفة الغربية . أو بالنسبة للسفن البحرية الضخمة التي

(٢٥) Cyril Aldred

— المرجع السابق .

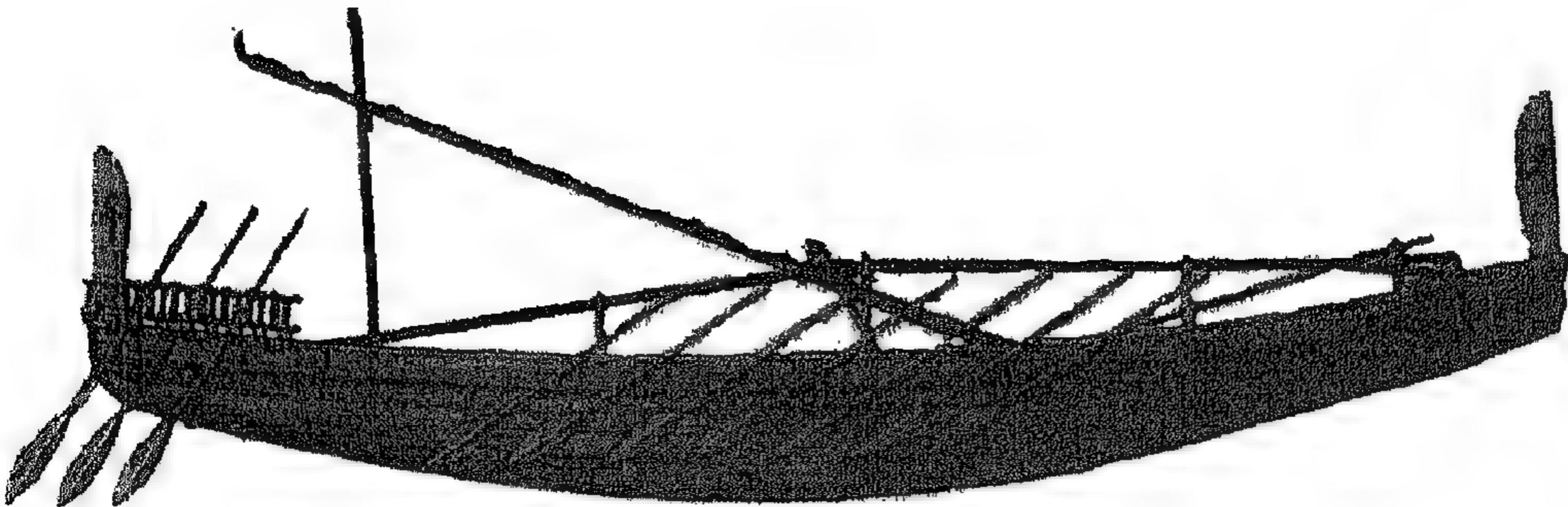
(٢٦) تاريخ الحضارة المصرية — العصر الفرعوني — الصناعات — للدكتور عبد المنعم أبوبكر . ص ٤٦٢ وما بعدها .



■ سفينة سفر من عصر الدولة القديمة .



■ صناعة بناء السفن في عصر الدولة القديمة ..



■ سفينة بحرية من عصر الأسرة الخامسة .

كانت تتمخّر عباب البحر الأحمر إلى بلاد بونت ، والبحر الأخضر العظيم [المتوسط] إلى مناطق سواحل لبنان وسوريا وغرب آسيا وبعض الجزر.

ومن أقدم الأساطيل البحرية التي عرفها التاريخ ، ذلك الأسطول البحري الضخم الذي أرسله الملك « سنفرو » — والد الملك خوفو — وأول ملوك الأسرة الرابعة [٢٦٨٠ ق م] . فقد سجل هذا الملك على ما يعرف « بحجر باليرمو » أنه أرسل « ٤٠ » سفينة بحرية إلى شواطئ لبنان لتعود محملة إلى أقصى طاقاتها بخشب « عش » — وهي الكلمة المصرية القديمة التي كانت تطلق على خشب الأرز — ومن خشب « مسر » الذي كان يجلب من لبنان أيضاً . وكان طول بعض السفن التي بنيت في عصر « سنفرو » يصل إلى نحو مائة ذراع مصرى قديم [نحو ٥٢٣ متراً] . كما بنيت ستون سفينة أخرى أقل حجماً (٢٧) .

ولحسن الحظ فإن لدينا أمثلة عديدة لهذه السفن البحرية الضخمة التي بنيت في عصر الدولة القديمة ، نراها مصورة على جدران معبدى الملك « ساحورع » والملك « أوناس » من ملوك الأسرة الخامسة [٢٥٦٠ — ٢٤٢٠ ق م] .

وكانت هذه السفن تشحن بالبحارة ومعهم فصيلة من الجنود لحماية البعثة من هجمات أهالى السواحل اللبنانية ، أو لتكون مظهراً من مظاهر السلطة المصرية . وهذه السفن كانت تبني طبقاً لنموذج السفن النيلية ، غير أنها كانت أكبر حجماً وأثقل وزناً ، حتى يمكنها أن تقاوم هياج البحر من جهة ، وكذلك لتحمل شحنة عظيمة من السلع من جهة أخرى (٢٨) .

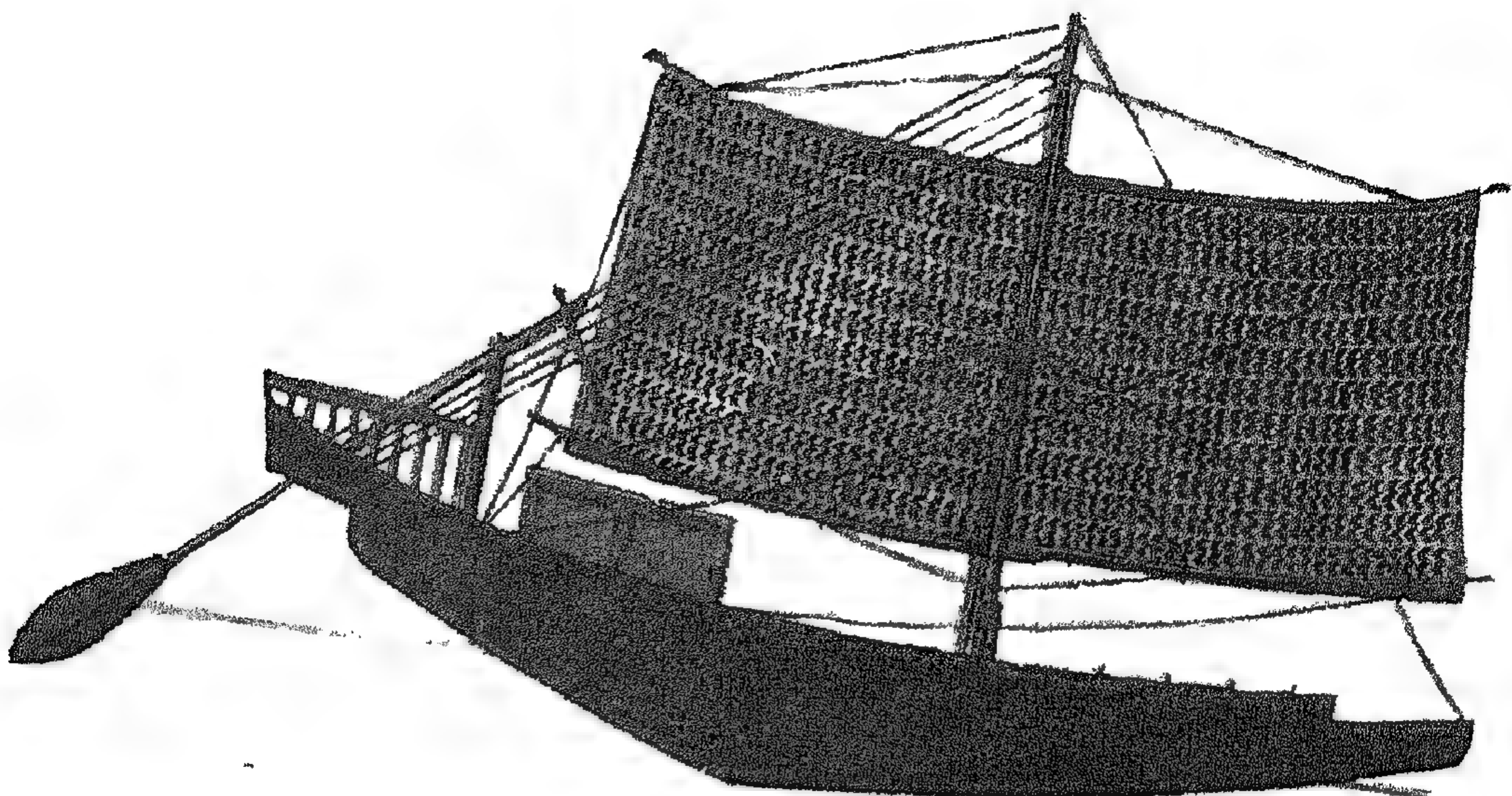
وتقول الموسوعة الأثرية (٢٩) أن « رحلة الذهاب » البحرية بمثل هذه السفن كانت تبدأ من أحد مخارج النيل بشمال الدلتا ، متجهة إلى بيبيلوس بلبنان . وكانت هذه الرحلة تستغرق نحو أربعة أيام إذا كانت الريح مواتية . أما « رحلة العودة » فكانت تتم باستخدام المجاديف ، لأن السفن كانت تسير ضد الريح السائدة في المنطقة ، وكانت الرحلة تستغرق نحو عشرة أيام .

وفي عصر الدولة القديمة كثر تسجيل أوجه ومظاهر استخدامات المراكب والسفن بأنواعها وأحجامها المختلفة . ومن هذه التسجيلات نعرف أن صناعة بناء السفن وحرفة الملاحة النهرية والملاحة البحرية ، قد بلغت في ذلك العصر شأواً عظيماً ، وأصبحت حرفة منظمة كغيرها من الحرف الراسخة التي اشتهرت بها مصر القديمة . وظهر الكثيرون من رجال الدولة الذين كانوا يحملون ألقاباً تتعلق بحرفة وأعمال السفن مثل : رئيس السفينة . سيد السفينة . قائد المراكب .

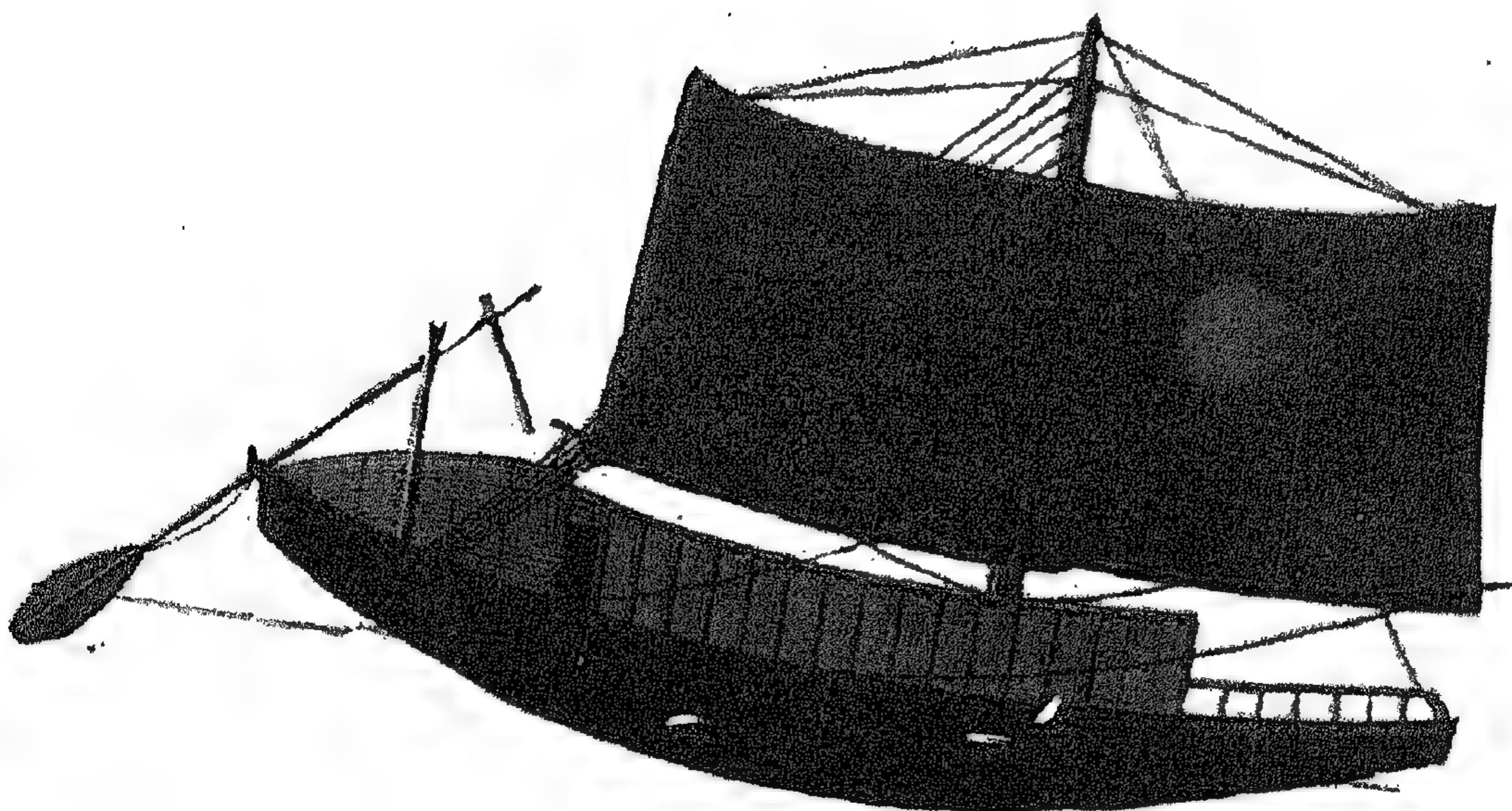
(٢٧) مصر القديمة — الجزء الثانى — الدكتور سليم حسن .

(٢٨) الدكتور سليم حسن — نفس المرجع السابق .

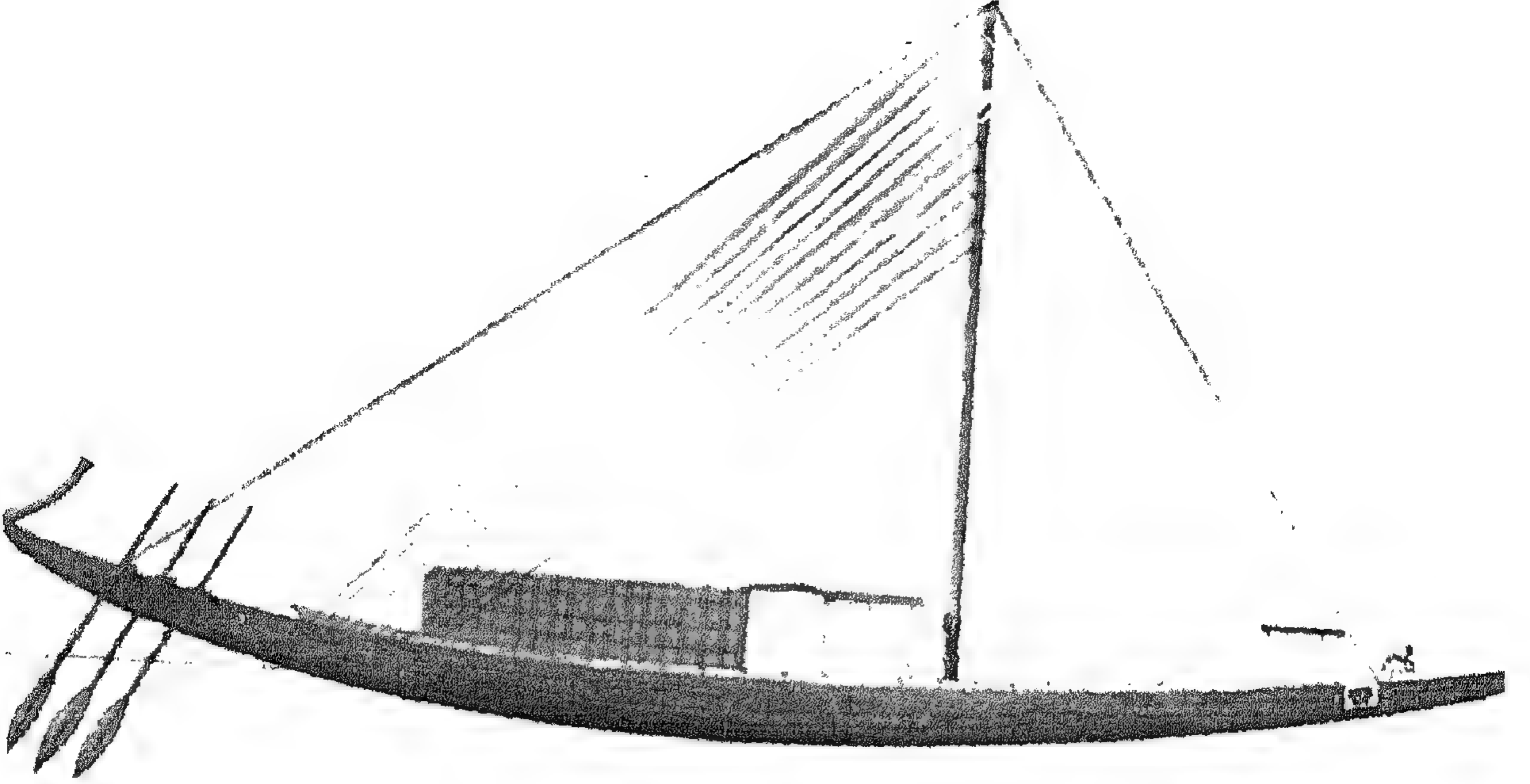
(٢٩) The Concise Encyclopaedia of Archaeology



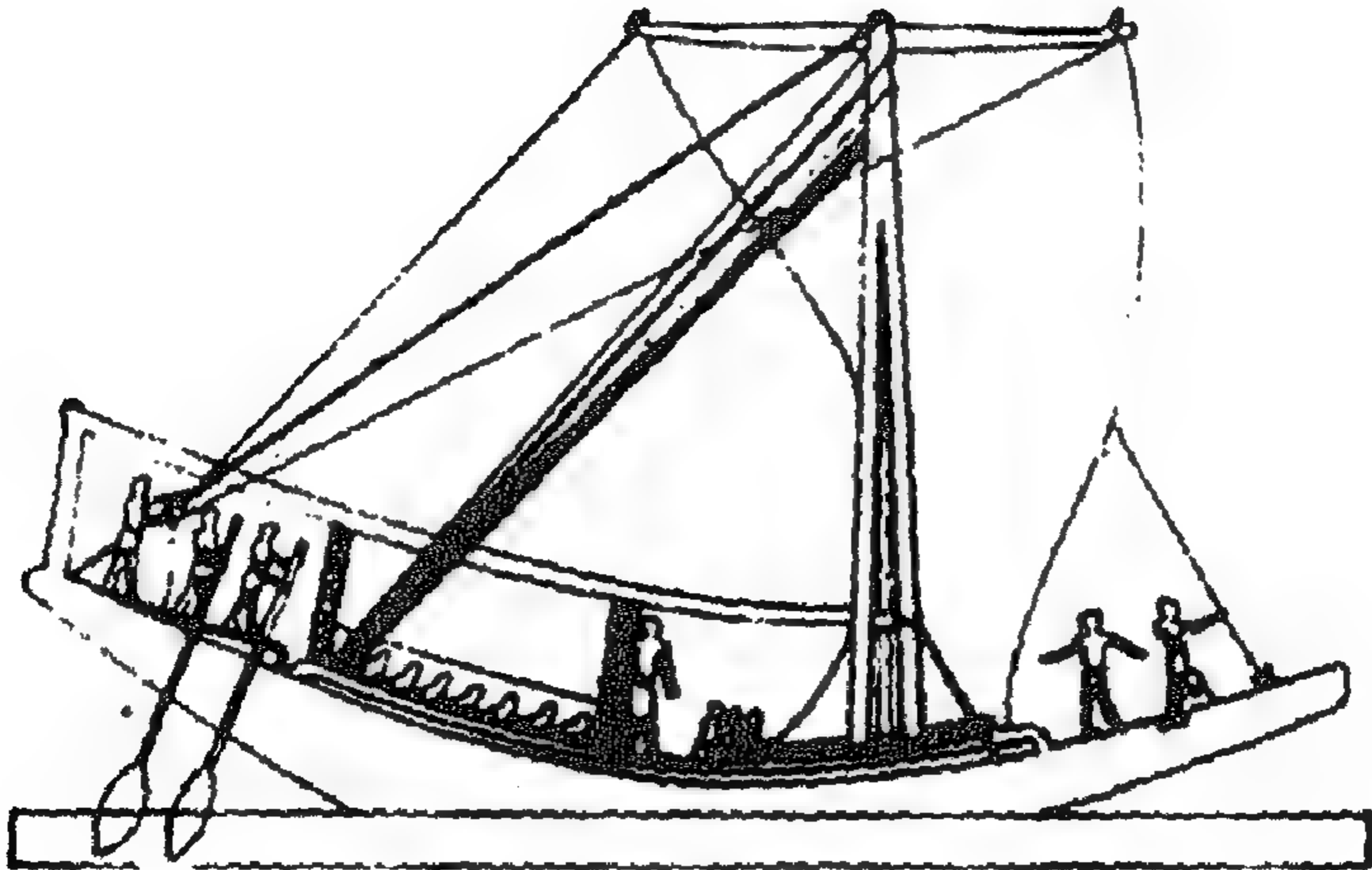
■ سفينة نيلية من طراز استخدم في عصر الأسرة السادسة..



■ سفينة لنقل البضائع من عصر الدولة القديمة.



■ نموذج للسفن الملكية في عصر الدولة القديمة..



■ الطراز الشائع للسفن الضخمة ذات الدفة المزدوجة المجذافين في عصر الدولة القديمة .

مفتش السفينة .. كما ظهرت تخصصات للبحارة أطلقت عليها تسميات مثل : مجدفون عاديون .
مجدفون أول . ملاحون . عمال شراع ... إلخ .

وعلى سبيل المثال فقد تفاخر أحد أمراء البيت المالک في عهد خوفو، وهو المدعو « مرياب »
بأنه كان يتولى إمرة سفينتين هما « روح الآلهة » و « نجمة مصر » (٣٠) .

وقد كثر استخدام السفن كناقلات للجنود في ذلك العصر . وعلى نقوش مقبرة الوزير « ونى »
من عصر الأسرة السادسة [٢٤٢٠ - ٢٢٨٠ ق م] نرى أول إشارة رسمية في التاريخ الإنسانى
للخروج إلى البحر في سفن ناقلات للجنود . حيث أوفد الوزير « ونى » للقضاء على اعتداءات
البدو في شمال سيناء على القوافل والبعثات المصرية المرسله لاستخراج النحاس والفيروز والمعادن
الأخرى .

ويسجل « ونى » على جدران مقبرته أنه قام بتسيير جيشين : جيش برى عبر الصحراء ،
وجيش آخر محملاً على السفن .. وعندما وصل الجيشان إلى جنوب فلسطين أطبقا على العدو
وأفنياه . [وربما كان العدو هو جيش الأكاديين بقيادة زعيمهم « نرام سن » الذى كان قد زحف
إلى سوريا وبدأ يستعد للزحف جنوباً إلى مصر ، الأمر الذى دعا مصر إلى إرسال جيشها بقيادة
« ونى » لإيقاف الأكاديين عند حدهم] .

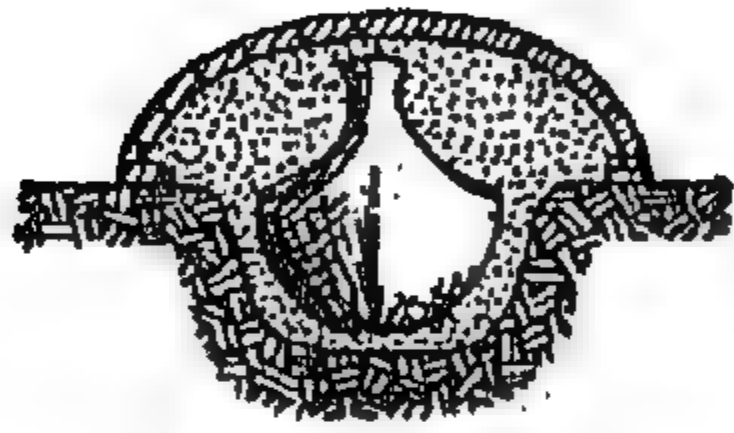
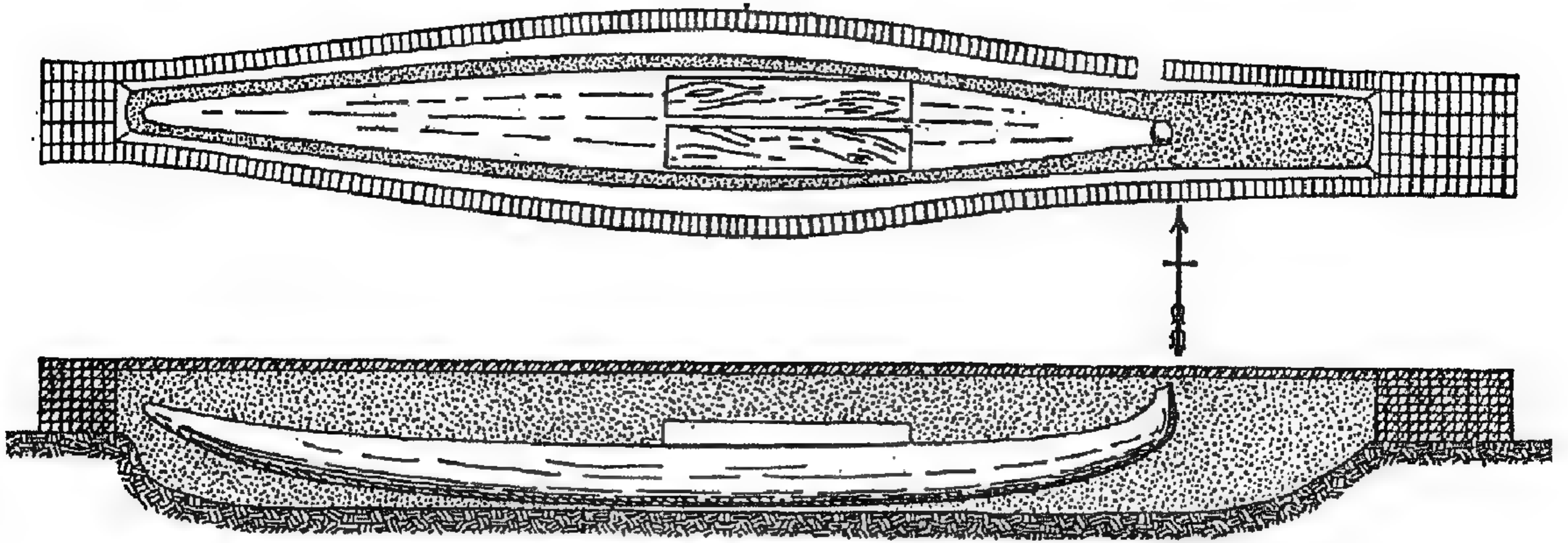
وتدل نقوش مقبرة « ونى » أيضاً على أنه كان مكلفاً بتجهيز سفن لنقل الأحجار من المحاجر
على مراكب « عريضة » صنعت من خشب السنت . وتشير إلى أن أحد هذه المراكب الضخمة قد
صنع في « ١٧ » يوماً فقط . وكان طوله ستين ذراعاً مصرياً [٣٢٫٢٤ متراً] وعرضه ثلاثين ذراعاً .
وتشير نفس النصوص أيضاً إلى أن بعض السفن قد أرسلت حتى الجندل الأول بجنوب مصر لحفر
القنوات وتطهيرها لعمل منفذ صالح للملاحة فيه بالمراكب والسفن النهرية (٣١) .

وتشير نصوص نقوش أخرى يرجع تاريخها إلى عصر الأسرتين الخامسة والسادسة ، إلى العديد من
مثل هذه البعثات التى كانت ترسل إلى بلاد النوبة على سفن نيلية ضخمة . كما تشير إلى السفن
البحرية التى كانت تخرج من البحر الأحمر إلى باب المندب متوجهة إلى بلاد بونت ، مثل البعثة
البحرية التى ذهبت إلى هناك تحت قيادة « عن عنخت » رئيس البحارة وقائد القوافل .

وقد عرف البحر الأحمر منذ أقدم العصور بصعوبة الملاحة فيه لكثرة شعبه المرجانية وشدة رياحه
الشمالية ، وارتفاع درجات الحرارة فى جوه ، وجذب سواحله ، وندرة موانيه . وكان اكتشاف قدماء

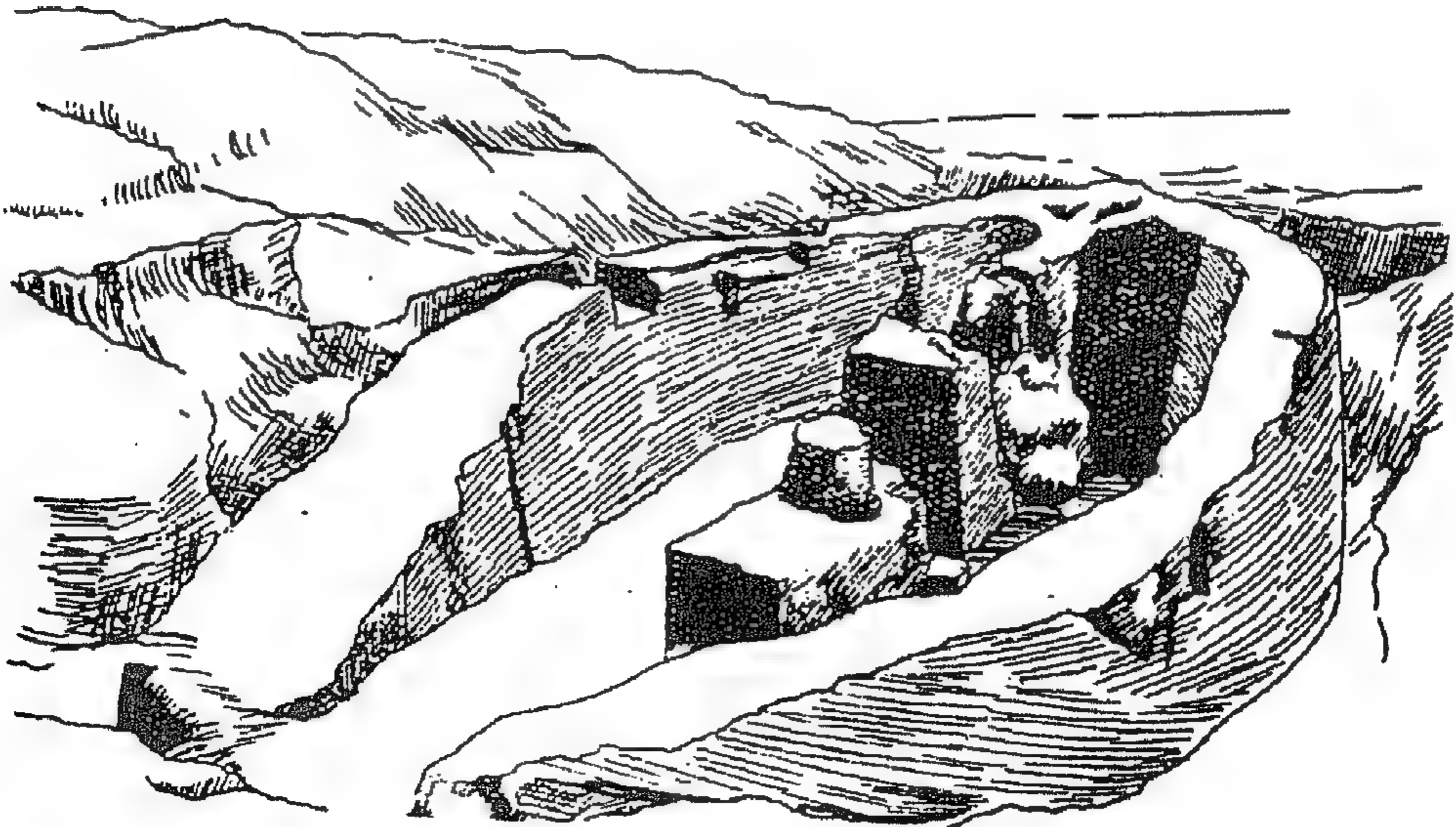
(٣٠) A Dictionary of Egyptian Civilization By: Georges Posener-Serge Sauneron-Jean Yoyotte .

(٣١) البحرية المصرية فى العصر الفرعونى - الدكتور نجيب ميخائيل .



طوب
خشب
حصى
رمل

■ مساقط [أفقى ورأسى وأمامى] تبين كيفية دفن المراكب فى العصر العتيق .



■ نموذج للمراكب المبنية بالحجر والتي كانت تدفن بجوار بعض الأهرام والمعابد .

المصريين لطريق البحر الأحمر إلى بلاد بونت حدثاً هاماً في تاريخ الصلات المصرية بالشعوب البعيدة الأخرى . وكان المصريون في ذلك الوقت في ميسس الحاجة إلى منتجات بلاد بونت من المر وأنواع البخور والدهانات العطرية وغير ذلك من الحاجيات اللازمة للرفاهية الدنيوية وللطقوس الدينية (٣٢) .

وكانت السفن البحرية المصرية تخرج إلى البحر الأحمر إما عن طريق فرع النيل الذي كان موصولاً بالبحر الأحمر، أو عن طريق بعض الموانئ المصرية التي كانت تقع على سواحل البحر الأحمر جنوب خليج السويس ، والتي كانت تواجه بعض المدن المصرية الهامة والشهيرة التي تقع على مجرى النيل بالوجه القبلى . وكانت هذه المدن موصولة بموانئ البحر الأحمر بطرق تجارية عبر وديان الصحراء الشرقية (٣٣) .

وفي عهد الملك « ساحورع » ثانى ملوك الأسرة الخامسة [٢٥٦٠ - ٢٤٢٠ ق م] حدثت نهضة ملاحية كبرى تمثلت في الأساطيل التجارية المصرية وأساطيل ناقلات الجنود التي كانت تجوب النيل من الجندل الأول إلى مخارج الدلتا ، وتجوب شطآن البحر المتوسط والبحر الأحمر . وقد سجلت بعض المعلومات عن تلك النهضة على بعض الآثار التي يرجع تاريخها إلى عهد ذلك الملك ، والتي عثر عليها قرب هرمه في « أبوصير » أو مسجلة على بعض الصخور الجرانيتية بالقرب من الجندل الأول .

و يتميز عصر الدولة القديمة بما عثر عليه من العديد من الحفرات التي دفنت فيها المراكب BOAT-PITS بجوار العديد من الأهرام والمصاطب والمعابد . ويمكن تقسيم هذه الحفرات من حيث شكلها إلى نوعين :

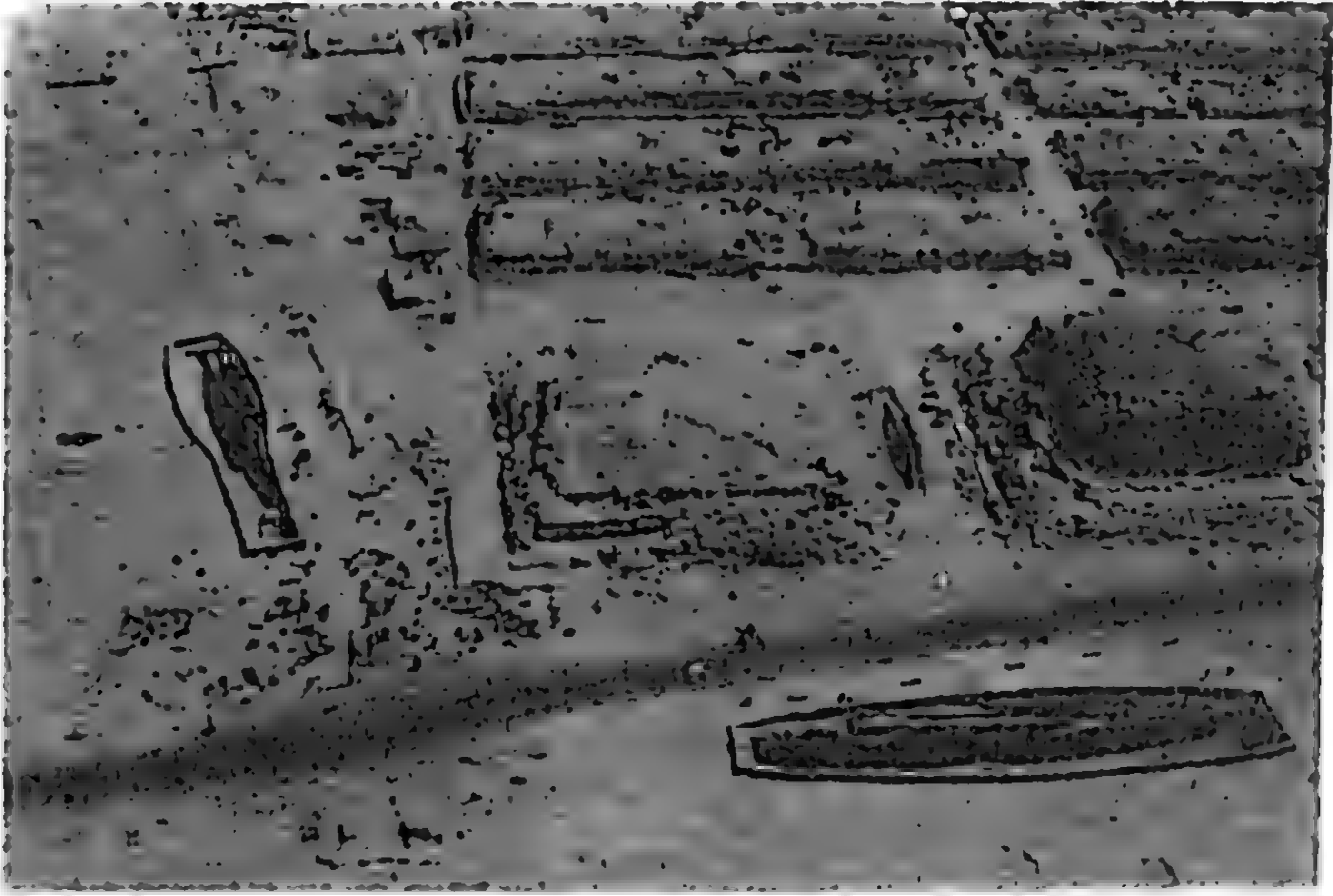
١- حفرات في باطن الأرض محفورة على شكل مركب . وذلك مثل الحفرة التي عثر عليها بالطرف الجنوبي الشرقى لهرم الملك « جد دفرع » - ابن خوفو - في « أبورؤاش » . والحفرات التي عثر عليها بشرق الهرم الأكبر . وحفرات هرم « خفرع » (٣٤) .

٢- حفرات محفورة على شكل مستطيل عميق . ودفنت فيها المراكب الخشبية مفككة وذلك مثل الحفرتين اللتين تقعان بجنوب الهرم الأكبر ، ودفن فيها مركبان مفككان من « مراكب خوفو » التي نتناول دراستها في هذا الكتاب تفصيلاً .

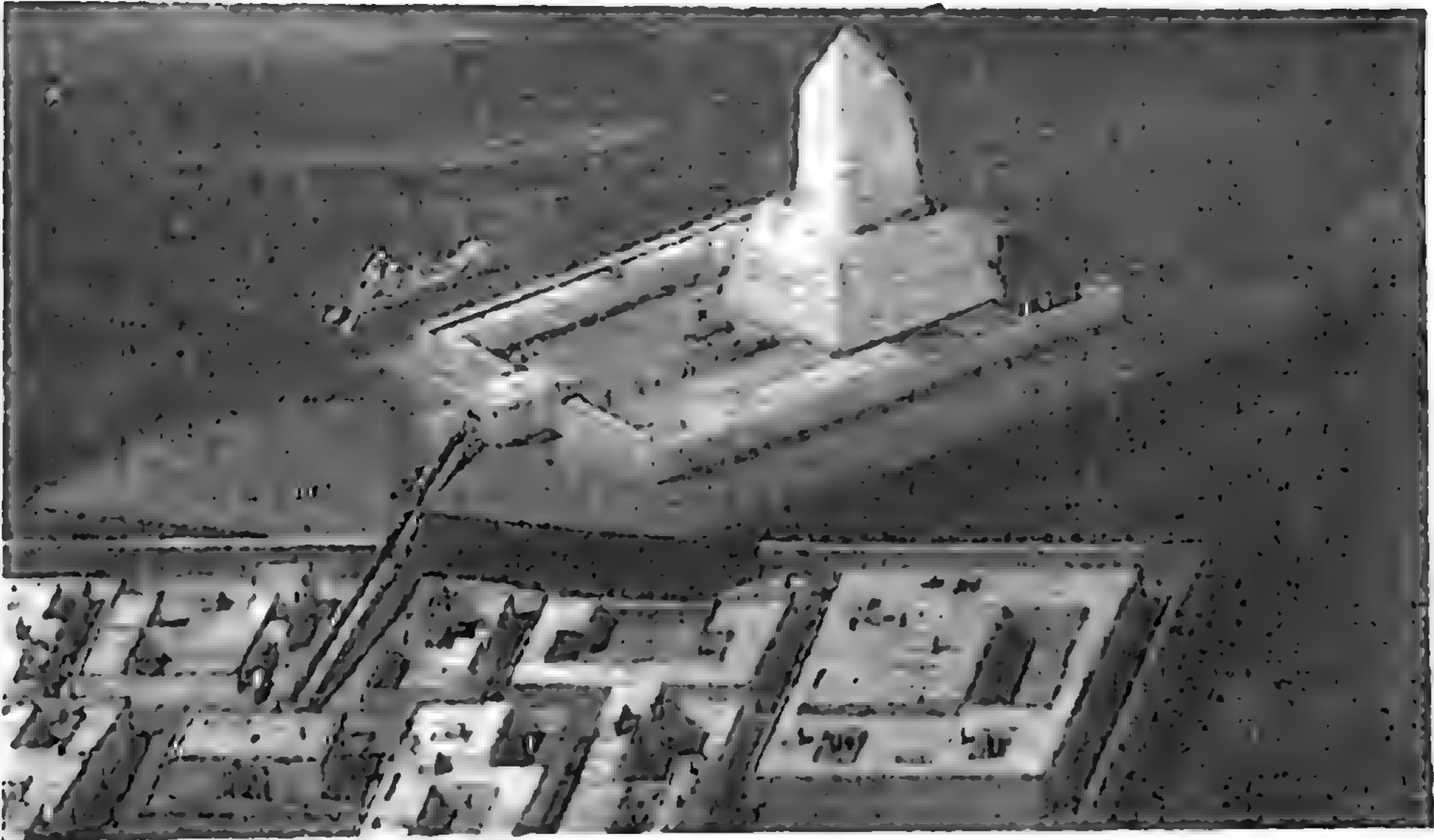
(٣٢) أهمية الموقع الجغرافى لسواحل مصر العربية - الدكتور محمد فاتح عقيل .

(٣٣) أحمد كمال الطوبجى - المرجع السابق .

(٣٤) In The Shadow of the Pyramids: Egypt During the old Kingdom. By: Jaromir Malek. P. 106.



■ حفرات دفن المراكب الثلاث بشرق الهرم الأكبر.



■ نموذج لمعبد الشمس الذى بناه الملك نى وسرع - من ملوك الدولة القديمة - بمنطقة أبو غراب ، ويتضمن أحد مراكب الشمس المبنية بالحجر

أما نسخ ونماذج « المراكب المبنية بالخجر » والتي عثر على بعضها مدفوناً بجوار بعض الأهرام والمعابد التي يرجع تاريخها إلى عصر الدولة القديمة ، فهي مراكب رمزية متعلقة بعبادة « رع » إله الشمس . وكان من المفروض طبقاً لهذه العقيدة أن يستعملها الملك المتوفى في رحلته السماوية مع إله الشمس (٣٩) .

أما من ناحية الطرز والتصميم الهندسى للمراكب والسفن المصرية التي بنيت في عصر الدولة القديمة فيمكن تلخيص أهم مميزاتها فيما يلي :

أ - استمر اتباع الطراز التقليدى للمراكب والسفن المصرية التي بنيت في العصر العتيق وعصر ما قبل الأسرات ، وذلك من ناحية شكل الجسم أو البدن .

ب - شيوع استخدام الأخشاب كمادة أساسية لبناء المراكب والسفن الصغيرة والمتوسطة والضخمة ، سواء باستخدام الأخشاب المحلية أو الأخشاب المستوردة من خارج الديار المصرية .

ج - كثير من مقدمات السفن كانت تزين بنموذج لشكل رأس حيوانى .

د - استخدام مجاديف كبيرة متعددة . وظهر نموذج جديد لدفة التوجيه في عصر الأسرة السادسة .

هـ - يتميز الصارى الرئيسى للمركب أو للسفينة بأنه ثنائى الطرفين Bipod ، كما يتميز الشراع بأنه مصمم على شكل شبه منحرف Trapezoidal ، أى بضلعين متوازيين وضلعين غير متوازيين . وكان الشراع غالباً عظيم الاتساع ، خصوصاً بالنسبة للسفن البحرية .

ثالثاً : فى عصر الدولة الوسطى

أرجح الآراء التى اتفق عليها كثير من المؤرخين ، أن عصر الدولة الوسطى يبدأ بظهور الأسرة الحادية عشرة سنة ٢١٣٤ ق م ، وهى الأسرة التى استطاعت إعادة توحيد الدولة المصرية بعد تمزقها بين حكام الأقاليم واشتباكاتهم فى حروب أهلية سادت البلاد بأسرها ، وينتهى عصر هذه الدولة بنهاية الأسرة الثانية عشرة سنة ١٧٧٨ ق م .

ومن المعروف تاريخياً أن « الدولة القديمة » قد انتهت بنهاية الأسرة السادسة سنة ٢٨٨٠ ق م . ويطلق على الفترة البينية التى أعقبت ذلك ، والتى تولّت فيها حكم مصر أسرات متعاقبة [من الأسرة السابعة حتى الأسرة العاشرة] اسم « عصر الانتقال الأول — أو عصر الاضمحلال الأول — أو العصر الوسيط الأول » . وهى فترة تاريخية تتسم بشيوع الفوضى بعد أن تمزقت الدولة بين حكام

الأقاليم الذين استقل أغلبهم بأقاليمهم ومقاطعاتهم . ولم تكن هذه الأسرات أسرات ملكية تماثل الأسرات الملكية العظيمة التي حكمت مصر منذ بداية عصر الأسرات ، والتي بلغت ذروة عظيمة في عصر الدولة القديمة ، وإنما كانت أسرات ضعيفة هشة لم تتمكن إحداها من السيطرة على حكم كافة الأقاليم المصرية .

ويقول « مانيتون » (٣٦) المؤرخ المصري القديم مثلاً في وصف تلك الفوضى الكبرى التي أطاحت بأمن واستقرار الدولة المصرية ، أن الأسرة السابعة تكونت من سبعة ملوك حكموا البلاد سبعة يوماً .

وهمنا هنا أن نشير إلى الحروب الأهلية التي نشبت بين حكام الأقاليم والأسرات الملكية المتنازعة خلال عصر الاضمحلال الأول ، حيث ورد الكثير من النصوص التي تدل على استخدام السفن النيلية كناقلات للجنود والجيش المتحاربة .

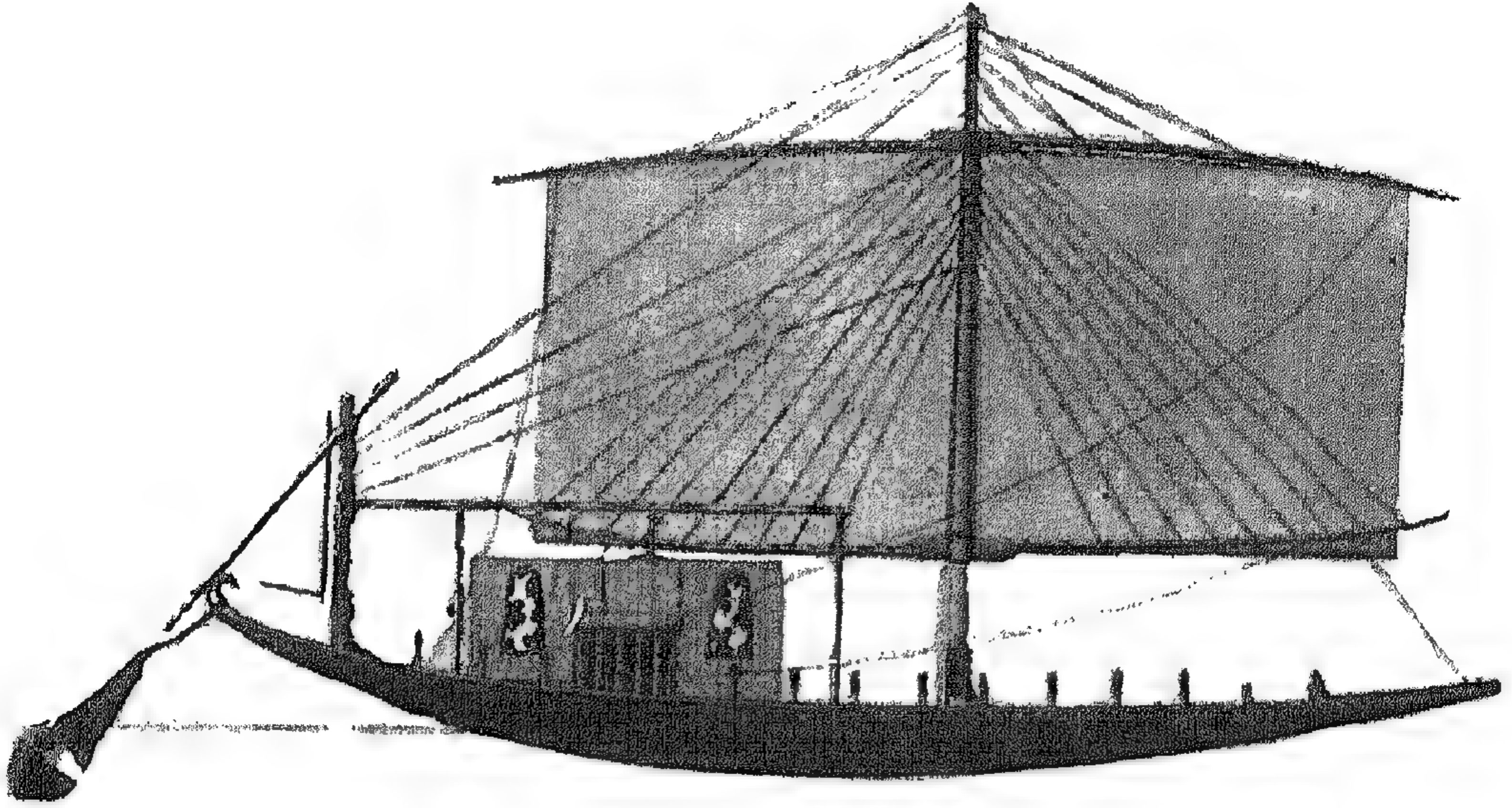
وفي مقبرة « تقيبي » حاكم أسيوط ، والتي يرجع تاريخها إلى ذلك العصر ، نرى نصوصاً تشير إلى بعض معارك تلك الحروب الأهلية التي نشبت بين حكام الأقاليم والتي اشتركت فيها السفن النيلية بنحو أو بآخر . وتقول بعض أجزاء ذلك النص :

« ... حين جئت إلى المدينة ، هزمت العدو وطارده حتى قلعة ميناء الجنوب ... وجاء (عدو) آخر كابن آوى مع جيش من حلفائه ، فاتجهت نحوهم .. وأسعرت بقتالهم كالبرق .. ولم أتوقف عن الحرب حتى النهاية ، مستغلاً ريح الجنوب وريح الشمال معاً ، وكذا ريح الشرق والغرب ... وسقط (العدو) في الماء وجنحت سفنه إلى البر ، وأصبح جيشه كالثيران حين تهاجها وحوش مفترسة تجرى وذيولها إلى الأمام .. لقد أشعلت النار وأخذت الثورة ... » .

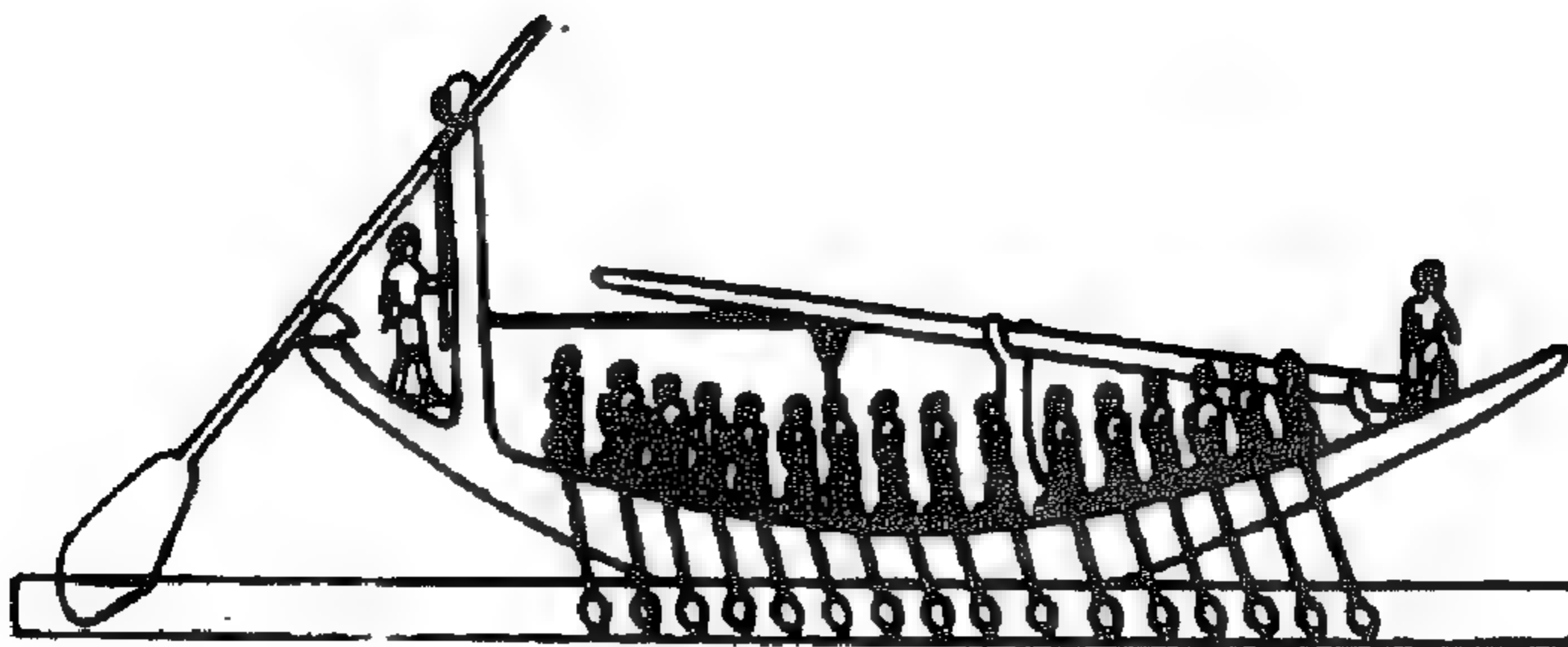
ومنذ ظهور الأسرة الحادية عشرة وبداية عصر الدولة الوسطى ، كثرت النصوص التي سجلت الجهود البحرية والنهضة الملاحية التي تميز بها ذلك العصر ، والتي شملت الملاحة النهرية والملاحة البحرية على حد سواء . وهناك على سبيل المثال نصوص سجلت جهود الأساطيل التي أرسلت جنوباً إلى ما وراء الجندل الأول للقضاء على عصيان بلاد كوش [النوبة] والتي أسهمت البعثات المحمولة على تلك الأساطيل في عمليات استخراج الذهب .

وفي ذلك العصر أيضاً حفر قنوات مائية ذات عمق كاف لتتجاوز صخور الجندل الأول لتفتح أمام السفن ممراً يتسع لعبورها حتى تتجاوز الجندل وتسعى في النيل مرة أخرى حتى تصل إلى الجندل الثاني .

(٣٦) كبير كهنة هليوبوليس في عهد كل من بطلميوس الأول و بطلميوس الثاني . وضع كتاباً عن ديانة مصر وتاريخها منذ أقدم العصور حتى سنة ٣٢٣ ق م معتمداً على النصوص وقوائم الملوك المنقوشة على جدران المعابد . وقسم الأسرات الملكية التي حكمت مصر إلى ٣١ أسرة . كما قسم التاريخ المصري إلى أقسامه المعروفة الآن [الدولة القديمة والدولة الوسطى والدولة الحديثة] . وقد اعتمد عليه الكتاب والمؤرخون اليهود والمسيحيون لاثبات الحوادث الواردة بالكتب المقدسة — [الموسوعة العربية الميسرة ، ص ١٦٣٦] .



■ مركب خاص لأحد نبلاء الدولة الوسطى.



■ الطراز الهندسى الشائع لسفن الدولة الوسطى.

وقد أرسل الملك سمنخ كارع « متوحوتب الرابع » — من ملوك الأسرة الحادية عشرة — وزيره ومدير خزانته ، وكان يسمى « جتسو » على رأس حملة بحرية لمحاربة شعب « خاو بنو » وهم الكريتيون . كما تولى « جتسو » أيضاً قيادة أسطول بحرى توجّه إلى بلاد بونت لإحضار البخور والدهانات العطرية ومنتجات بونت الأخرى . وكانت هذه الحملة تتكون من ثلاثة آلاف رجل خرجوا إلى البحر الأحمر عن طريق وادى الحمامات بالصحراء الشرقية . وبدأت رحلتهم من الساحل المصرى المطل على البحر الأحمر ، وعادوا من نفس الطريق بعد أن نجحوا فى مهمتهم نجاحاً عظيماً (٣٧) .

وقد تكررت هذه الحملات والبعثات المصرية إلى بلاد بونت وازدادت عدداً خلال عصر الأسرة الثانية عشرة . وقد سجلت أخبار إحدى تلك البعثات على نصب حجرى تذكارى أقامه قائد السفن « خنت، خت ور » — بناء على أوامر الملك امنمحات الثانى — على ساحل البحر الأحمر فى نهاية وادى جاسوس ، حيث كان يقع ميناء أومرفا مصرى اسمه « ساوو » . ومن هذا الميناء بدأت رحلة السفن المصرية إلى بلاد بونت ثم عادت إليه . ثم نقلت الواردات إلى بحرى النيل عبر الطريق البرى الذى كان يخترق الصحراء الشرقية خلال وادى جاسوس (٣٨) .

كذلك فقد كثر استخدام السفن فى العمليات الحربية التى تمت فى عصر تلك الأسرة . . ففى إحدى مقابر بنى حسن [بمحافظة المنيا] والتى يرجع تاريخها إلى عصر الدولة الوسطى ، نجد « خنم حوتب » ينقش على جدران مقبرته نصاً يقول فيه إنه صاحب الملك « امنمحات الأول » — من ملوك الأسرة الثانية عشرة ١٩٩١-١٧٧٨ ق م — فى حملة تتكون من عشرين سفينة مصنوعة من خشب الأرز لملاقاة العدو [حتى هزمناه وسحقناه] (٣٩) .

وتميز عهد الملك سنوسرت الثالث بنشاط حربى ملحوظ ، خصوصاً فى منطقة النوبة ، حيث أعاد شق المسر المائى لتجاوز صخور الجندل الأول ، حتى تمكن من مد حدود الدولة المصرية إلى الجندل الثانى .

وفى عصر الأسرة الثانية عشرة أيضاً . أوفدت السفن والحملات الحربية البحرية إلى وادى مغارة عن طريق خليج السويس . وفى هذا المجال استخدمت السفن كناقلات للجنود وناقلات للمعادن والواردات الأخرى من تلك المنطقة .

وقد استمر فى ذلك العصر أيضاً التقليد الدينى الخاص بدفن المراكب بجوار المصاطب والأهرام التى بناها ملوك تلك الفترة . وقد عثر على ثلاثة من تلك المراكب مدفونة بمنطقة دهشور (٤٠) .

(٣٧) دراسات فى تاريخ الشرق القديم — الدكتور أحمد فخري .

(٣٨) البحرية المصرية فى العصر الفرعونى — الدكتور نجيب ميخائيل .

(٣٩) الدكتور نجيب ميخائيل — المرجع السابق .

(٤٠) المرجع السابق — Egypt: To The End Of The Old Kingdom-By: Cyril Aldred .

أما الخصائص الفنية والهندسية لصناعة بناء وتصميم السفن بطرزها المختلفة في ذلك العصر، فيمكن اجمالها على النحو التالي :

أ - ازدياد ارتفاع مؤخرة المركب أو السفينة .

ب - كانت الدفة عبارة عن مجداف واحد كبير يقوم بتشغيله شخص ذو خبرة بتوجيه مسار السفينة Helmsman ، يتخذ مكانه أو موقعه بمؤخرة السفينة في المسافة بين صارى الدفة ومجدافها .

ج - تطور تصميم الصارى الرئيسى للمركب أو السفينة المخصص لحمل الشراع ، بحيث أصبح من الممكن تحريكه ، فيُنصَّب قائماً عند الأبحار وإمالته مسنوداً على رافعتين من ذوات الشوكة بمنتصف ومقدمة السفينة ، وذلك عند الأبحار مع التيار من الجنوب إلى الشمال .

د - صممت المنشآت العلوية للسفينة بحيث تقع الكابينة الرئيسية أمام صارى الدفة مباشرة^(٤١) .

رابعاً : فن عصر الدولة الحديثة

بدأ عصر الدولة الحديثة بتولى « أحس الأول » عرش مصر سنة ١٥٧٠ ق م ، بعد تحريرها من الهكسوس وتأسيس الأسرة الثامنة عشرة التي تعتبر من أشهر الأسرات الملكية في تاريخ العالم . وانتهى عصر الدولة الحديثة بنهاية « عصر الرعامسة » والأسرة العشرين سنة ١٠٨٠ ق م .
وتماماً مثلما حدث بعد نهاية الدولة القديمة ، حدث بعد نهاية الدولة الوسطى ما يسمى « بعصر الانتقال الثانى — أو عصر الاضمحلال الثانى — أو العصر الوسيط الثانى » وشمل الأسرات من الثالثة عشرة حتى السابعة عشرة . وقد تمزقت أوصال مصر الدولة مرة أخرى في ذلك العصر أيضاً بين حكام الأقاليم وبعضهم البعض من جهة ، وبين الغزاة الهكسوس الذين تمركزوا في الدلتا من جهة أخرى .

و يعتبر عصر الأسرة الثامنة عشرة قمة للعصر الذهبى للبحرية ولصناعة بناء السفن في مصر القديمة . ويتميز هذا العصر بصفة عامة بكثرة بناء واستخدام الأساطيل الضخمة لمختلف أنواع السفن من حربية وتجارية وناقلات الأحجار والمثقلات الكبيرة . بل وبنيت في ذاك العصر سفن تجاوزت حمولتها أكثر من ألفى طن .

ومنذ السنوات الأخيرة لنهاية الأسرة السابعة عشرة ، خصوصاً في عهدى الملكين « سقن رع » و « كاموسى » انتشر استخدام السفن النهرية الضخمة كناقلات للجنود والجيش التى كانت تتم

(٤١) المرجع السابق — Atlas of Ancient Egypt

تعبثها ونقلها عبر النيل متوجهة إلى الدلتا للقيام بالعمليات الحربية المستمرة التي أسفرت في النهاية عن ضرب الهكسوس الغزاة وطردهم خارج الديار المصرية .

وهناك من الأدلة التاريخية ما يثبت أن الملك « كاموسى » كان يبحر بسفنه من ناقلات الجنود وناقلات العتاد الحربى بطول النيل من أقصى الجنوب حتى فرع الدلتا . وأنه كان يستخدم سفينته كقاعدة لقيادة العمليات الحربية (٤٢) . ونجد على نصب حجرى تذكارى أقامه « كاموسى » بمعابد الكرنك نصاً يقول فيه :

[أبحرت شمالاً لضرب الآسيويين ... وقضيت الليل فى « سفينتى » وقلبى فرح ... وضربت العدو ودمرت أسواره ... وكان جنودى كالأسود ...] .

وقد اهتم أحسن الأول ، محرر البلاد ومؤسس الأسرة الثامنة عشرة ، باستخدام السفن النهرية الضخمة كناقلات للجنود والعتاد الحربى . بل وظهرت فئة كبيرة من أبناء الشعب تولت القيام بدور الضباط الذين تولوا قيادة السفن وقيادة فصائل الجيوش البرية (٤٣) .

واستمرت النهضة الملاحية فى الأزدهار بعد الانتهاء من عملية تحرير شمال البلاد من الهكسوس الغزاة . واستخدمت السفن أيضاً لنقل البعثات الحربية والتعميرية إلى مناطق الجنوب فيما وراء الجندل الأول وحتى الجندل الرابع . وقد كان من الضرورى من الناحية الملاحية أن تشق قنوات وممرات مائية لتتجاوز صخور كل الجنادل التى تعترض مجرى النهر وتغوق الملاحاة تماماً . وكان من الضرورى أيضاً أن تكون تلك القنوات والممرات ذات اتساع مناسب وذات عمق كاف ليتناسب مع أحجام ومولات السفن التى تبحر خلالها .

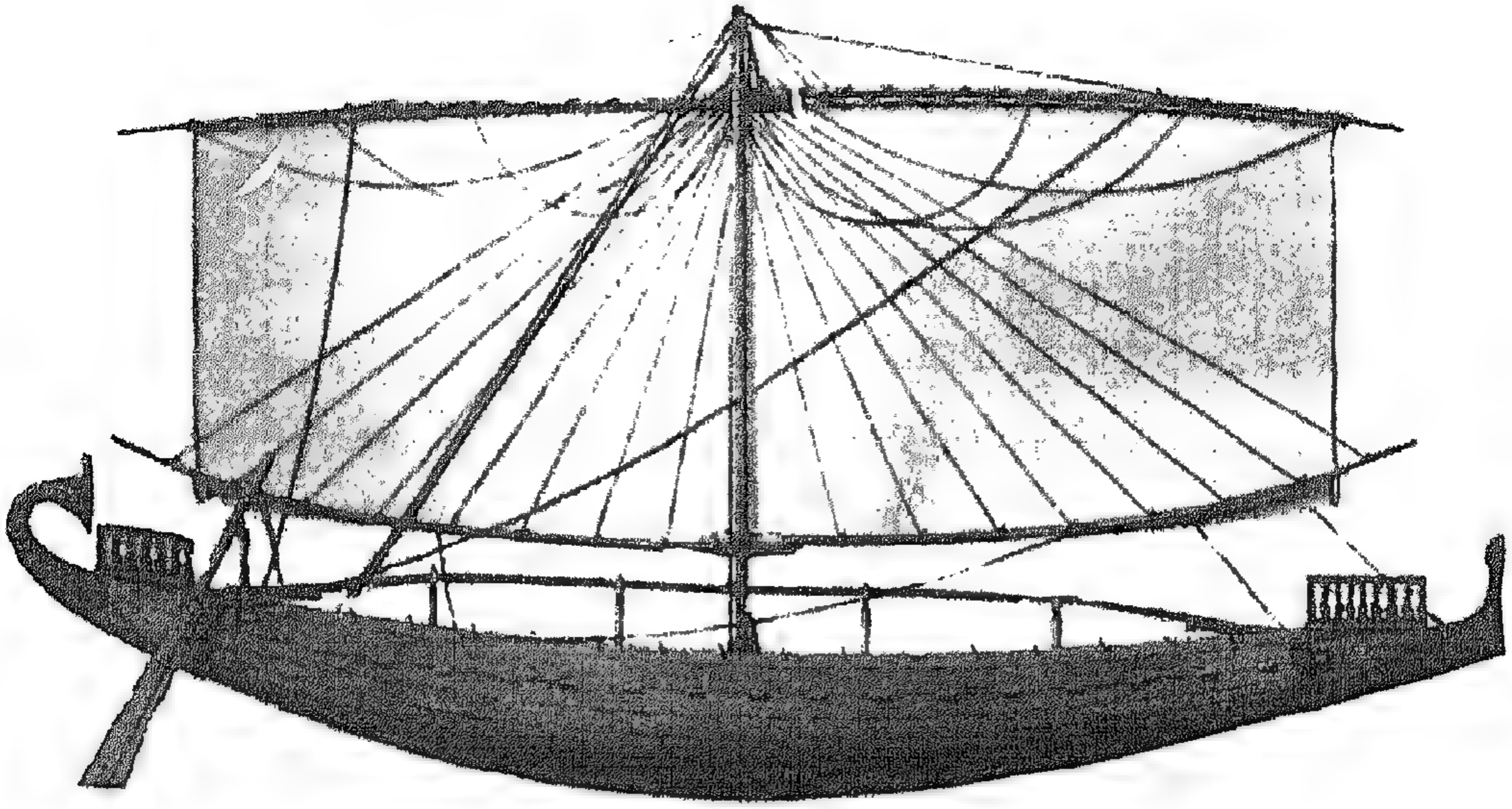
ويفخر « قائد السفن » « أحسن ابن أبانا » بأنه أشرف على نقل الملك أمنحوتب الأول — ثانى ملوك الأسرة الثامنة عشرة — عن طريق الماء حين كان متجهاً جنوباً إلى بلاد كوش [النوبة] لتوسيع حدود مصر . وكتب على أحد النصب التذكارية :

[لقد أظهرت تفوقاً على المياه الرديئة بأكرام السفن على المرور عبر الجنادل] .

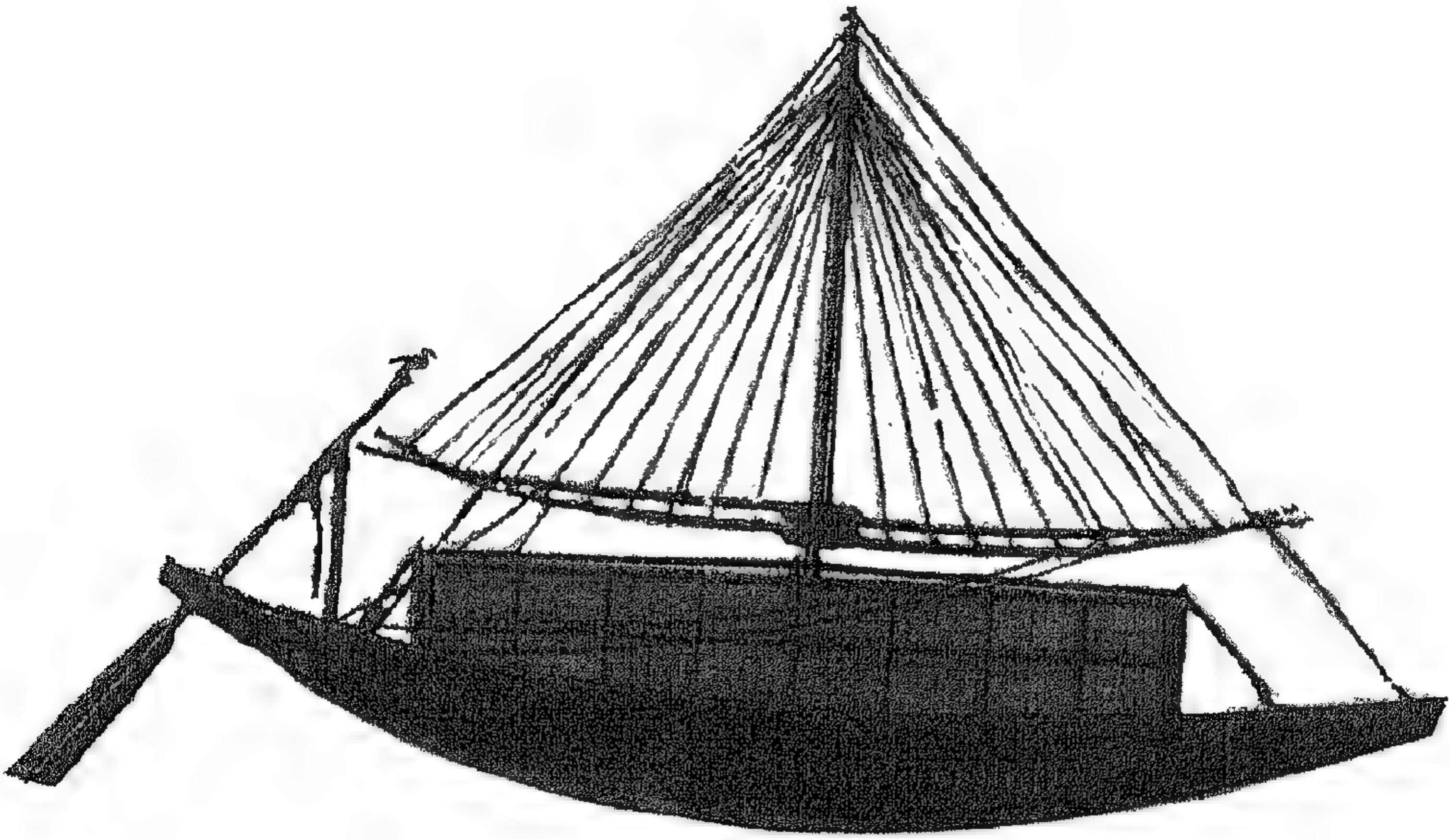
ومن كثرة أعداد السفن التى استخدمتها الدولة فى الأغراض العامة المختلفة ، ظهرت وظيفة كبيرة جديدة هى « القائم بأعمال احصاء السفن » . كما كان من المعتاد أن يطلق على كل سفينة اسم يميزها عن بقية السفن الأخرى ، مثل : « الصقر » و « المتقدمة » و « المضيئة فى منف » .. إلخ .

(٤٢) الدكتور نجيب ميخائيل — المرجع السابق .

(٤٣) المؤسسة العسكرية المصرية فى عصر الامبراطورية . تأليف : الدكتور أحمد قدرى [بالإنجليزية] . ترجمة : مختار السويفى ومحمد العزب موسى . ومراجعة : الدكتور جمال الدين مختار .



■ الطراز الذى شاع استخدامه فى عصر الإمبراطورية [الدولة
الحديثة] للسفن ناقلات الركاب [الجنود] والمعدات الحربية



■ طراز السفن التجارية من ناقلات البضائع الذى شاع استخدامه
فى عصر الدولة الحديثة لعمليات النقل التجارى البحرى والنهرى

وفي عصر الأسرة الثامنة عشرة أيضاً وضعت دعائم امتداد النفوذ المصري إلى البلاد الشمالية في كل الأقاليم التي تضم المناطق التي تشغلها الآن فلسطين والأردن ولبنان وسوريا والعراق حتى جنوب تركيا .

ومن الثوابت التاريخية أن السفن المصرية قد عرفت طريقها إلى سواحل تلك المناطق منذ عصر ما قبل التاريخ . ولكن في عصر الأسرة الثامنة عشرة ازداد التركيز على الاهتمام بتلك المناطق ، وتحقيق امتداد النفوذ المصري وتوسيع حدود الامبراطورية المصرية . وفي عهد تحوتمس الثالث بالذات ، استخدمت السفن البحرية الضخمة بأعداد كبيرة لنقل الجيوش والعتاد والمؤن وكل متطلبات الجهود الحربية الذي كان يؤازر الجيوش الساعية لتحقيق النصر . وقد تم تحويل معظم الموانئ الواقعة على السواحل الفلسطينية والسورية إلى قواعد حربية بحرية .

ونود أن نشير في هذا الخصوص إلى أن السفن المصرية التي استخدمت لتحقيق هذه الأغراض الحربية لم تكن سفناً حربية بالمعنى المفهوم لتلك التسمية النوعية ، أي أنها لم تصمم لتكون مؤهلة للقيام بعمليات ومعارك حربية بحرية ، وإنما كانت في الأصل سفناً لنقل الجهود الحربية من رجال وجنود وأسلحة وعتاد وخيول ومركبات حربية (٤٤) .

وحتى يمكن الوفاء بهذه الاحتياجات البحرية الضخمة ، وهذه الأعداد المتزايدة من السفن الكبيرة ، توسعت الدولة في إنشاء وتدعيم ترسانات بناء السفن التي كانت منتشرة ببعض مناطق مجرى النيل وسواحل البحر الأحمر . وكانت أهم تلك الترسانات قاطبة ، الترسانة الملكية «برو-نوفت» التي كانت تقع على مجرى النيل قرب مدينة منف التي كانت تعتبر العاصمة الثانية للبلاد . وكان الأمير الأكبر ولى عهد المملكة المصرية ، يتخذ من منف مقراً مباشراً منه عمليات تجهيز الجيوش وتدريبها على العمليات القتالية ، كما يشرف منه على أعمال الترسانة الملكية ، وتوفير احتياجاتها من العمال الفنيين والمؤن والعدد والمعدات والأخشاب اللازمة لبناء وإصلاح السفن . وفي ميسناء منف كانت تتجمع الأساطيل التي تخرج إلى البحر المتوسط أو إلى البحر الأحمر .

* مصر وبلاد بونت

أشرنا فيما سبق إلى العلاقات التي أقامها المصريون مع بلاد بونت في عصور ما قبل التاريخ ثم في العصر العتيق وعصر الدولة القديمة وعصر الدولة الوسطى . ونشير هنا إلى أن هذه العلاقات قد

(٤٤) الدكتور نجيب ميخائيل - المرجع السابق .

انقطعت في عصر الاضمحلال الثاني الذي استمر من سنة ١٧٧٨ ق م حتى سنة ١٥٧٠ ق م ، حيث انشغلت البلاد في الحروب الأهلية والحركات الانفصالية والوقوع في براثن الهكسوس الرعاة الذين سيطروا تماماً على كل أقاليم الدلتا ومصر الوسطى وبعض أقاليم مصر العليا ، مع رضوخ حكام الأقاليم المستقلة إلى شروط الهكسوس بالطاعة ودفع الجزية .

ولكن بعد زوال تلك الهموم القومية ، وبعد استقرار الدولة وازدهار الحياة فيها ، تاق المصريون مرة أخرى إلى ذكر ياتهم القديمة مع بلاد بونت .. وتطلعوا إلى منتجاتها من أنواع البخور التي كانت تملأ المعابد بمعبيق العطر الذكي ، وتعمق إيمان الناس بالدين والعقيدة .. وتعيد أبحار الصناعات المصرية وابداعهم في التعامل مع أخشاب الأبنوس الفاخرة والتحف الرائعة التي كانوا ينحتونها في العاج ، والملابس الفخمة التي كانوا يصنعونها من جلود الفهود .

وعادت إلى الظهور مرة أخرى تلك النظرية التي ترددت بين المصريين منذ أقدم العصور .. والتي تقول بأن المصريين من نفس الجنس البشري الذي يتألف منه شعب بلاد بونت . وترددت أيضاً في بعض نصوص الأدب المصري مشيرة إلى بلاد بونت بأنها الأرض المقدسة ، أو الأرض التي وفدت منها الآلهة (٤٥) .

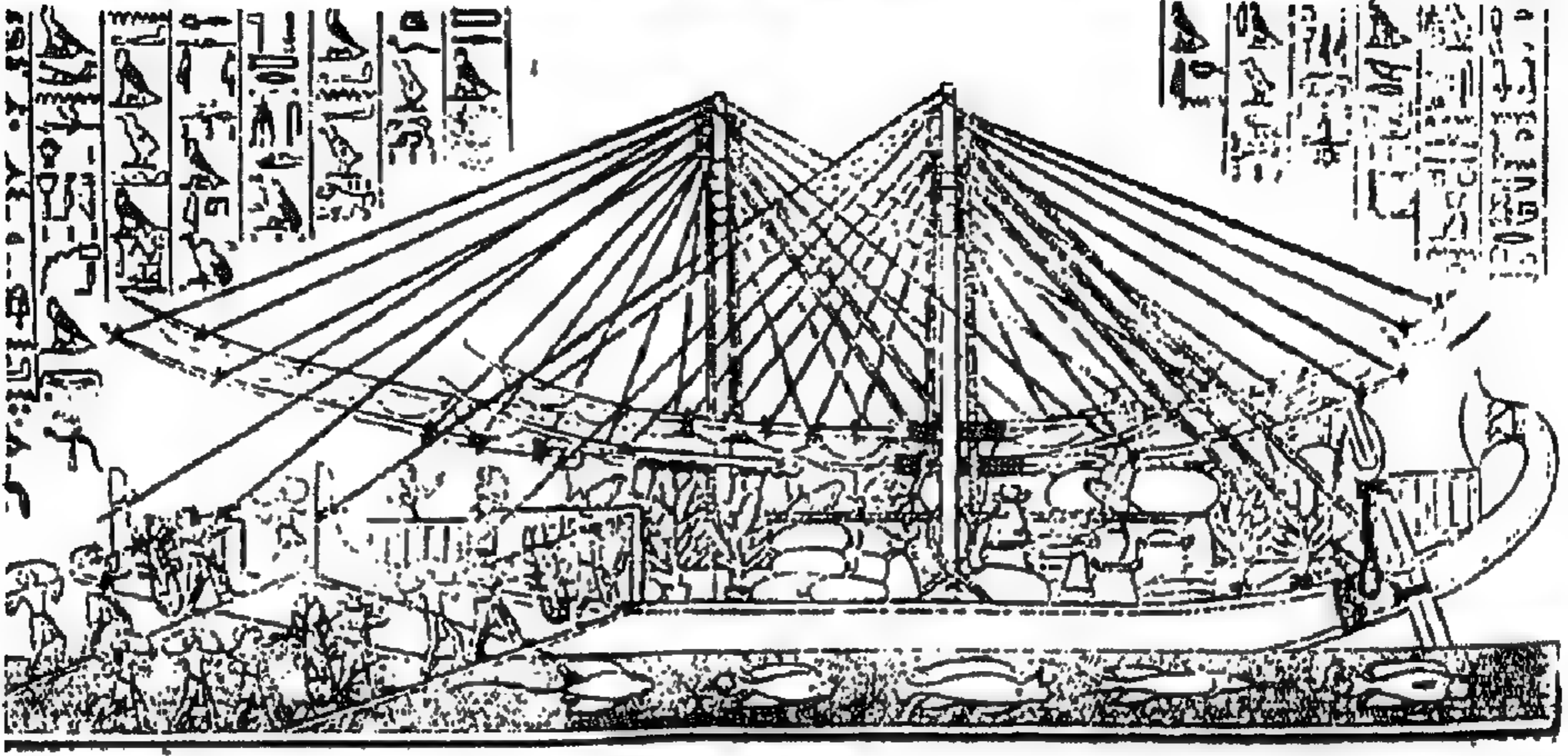
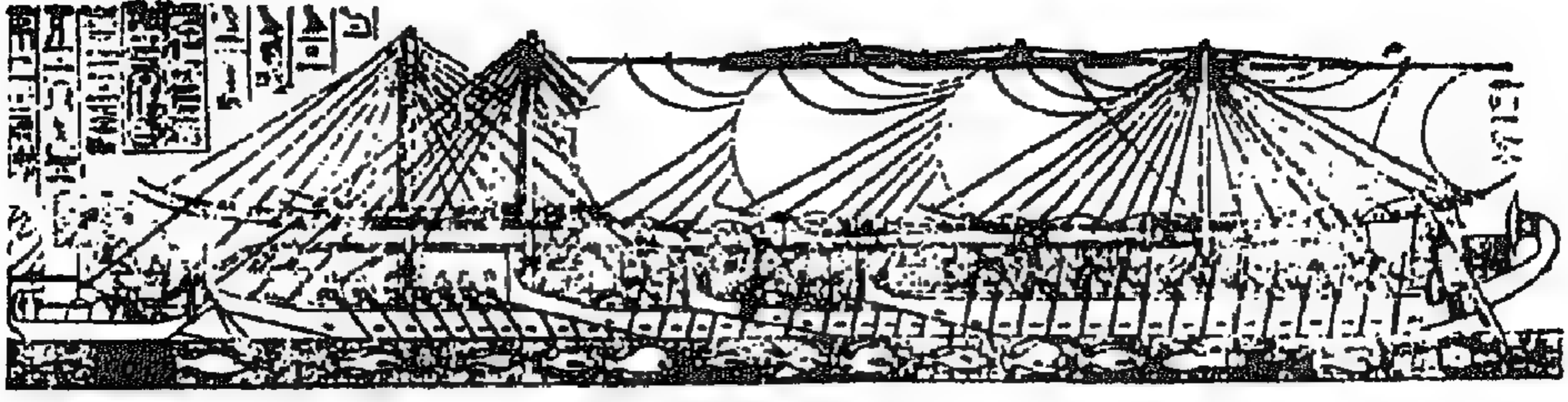
ولذلك فلم يكن غريباً أن تنبع الدعوة إلى إعداد رحلة إلى بلاد بونت في معابد الكرنك .. وأن يقوم الكاهن الأعظم « حبوسنب » بالإيعاز إلى الملكة حتشبسوت لكي تأمر بتجهيز تلك الرحلة بناء على أوامر الإله آمون الذي قال في وحيه :

[إن طرق أرض بونت ستُفتَح .. والطرق العامة إلى المضاب التي تنتج أشجار البخور ستخترق .. وإنني سأقود الحملة بجرأ وبرأ ، لتحضر الأشياء العجيبة من تلك الأرض المقدسة لهذه الإلهة — يقصد حتشبسوت — ولأجلى أنا مبدع جمالها] .

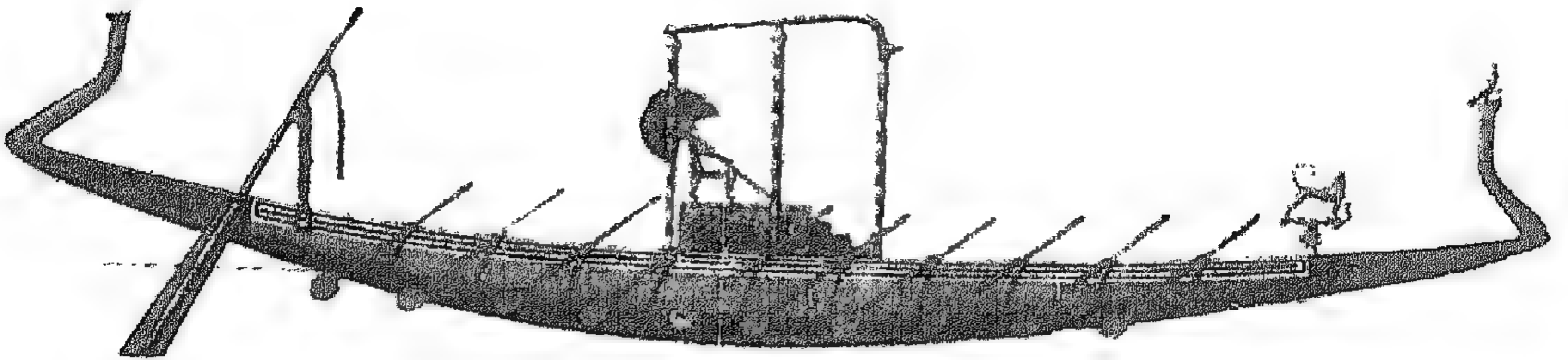
وإذا كان الكاهن الأعظم « حبوسنب » هو الذي وضع فكرة بعثة حتشبسوت إلى بلاد بونت وخطط لها فإن الذي تولى القيادة الفعلية للحملة هو رئيس خزانة الملكة ، وكان يسمى « نحسي » [ومعنى اسمه : العبد ، أو عبده] .

وأغلب الاحتمالات التي رجحها كثير من المؤرخين أن الحملة كانت تتكون من خمس سفن شراعية ضخمة ، يمكن تسييرها بالمجاديف عند الحاجة ، وأن هذه السفن قد خرجت إلى البحر الأحمر عن طريق القناة التي كانت تخترق وادي طميلات إلى البحيرات المرة التي كانت متصلة بدورها بمياه خليج السويس .

(٤٥) مصر القديمة — الجزء الرابع — عهد الهكسوس وتأسيس الامبراطورية — الدكتور سليم حسن (١٩٤٨) .



■ مناظر تسجيلية منقوشة على جدران معبد الدير البحرى الذى بنته الملكة حتشبسوت
[عصر الدولة الحديثة] تصور جانباً من سفن الأسطول التجارى البحرى الذى أرسلته
الملكة إلى بلاد بونت . ونرى السفن أثناء الإبحار وأثناء إجراء عمليات الشحن والتفريغ .



■ السفينة الملكية الخاصة بالملكة حتشبسوت .

وعلى جدران معبد الدير البحري الشهير، سجلت حتشبسوت نصوص وصور ومناظر جميع مراحل الرحلة التي قامت بها بعثتها إلى بلاد بونت منذ أن خرجت من النيل إلى أن عادت إليه محملة بكل ما تاقست إليه نفوس رجال الدين ورجال الدولة . وتعد تلك النقوش الفذة التي خلدت ذكرى هذه الحملة التجارية البحرية العظيمة من أقدم وأفخم الصور والمناظر التي سجلت أول رحلة كشفية في تاريخ العالم .

و يرى بعض مؤرخي الفنون أن بعثة حتشبسوت إلى بلاد بونت كانت تتضمن بعض الفنانين الذين حفظوا في ذاكرتهم كل مناظر الرحلة ، أو سجلوها على شكل اسكتشات سريعة على شقف الفخار أو صحائف البردي ، ثم قاموا بتنفيذ كل تلك المشاهد بكل دقة على جدران معبد الدير البحري (٤٦) .

هناك العديد من الصور والمناظر التي سجلت وصول السفن المصرية إلى بلاد بونت ، ووصفت هذه البلاد وسكانها ومساكنهم وأشجارهم وحيواناتهم .. ووصفت مشاهد مقابلة قائد البعثة ومندوب الملكة حتشبسوت لملك وملكة بونت في تلك الصورة الكاريكاتيرية التي تعد من أشهر الرسوم الكاريكاتيرية في العالم القديم التي يعرفها العالم الحديث .. ووصفت القرية الساحلية التي رست السفن المصرية على شاطئها .. ووصفت جميع أنواع وأصناف الأسماك والأحياء المائية التي شوهدت في مختلف مراحل الرحلة في مناطق البحر الأحمر .

وسجلت بوضوح مناظر الكيفية التي تم بها « شحن وتفريغ » السفن المصرية بمنتجات بلاد بونت من العاج والأبنوس والأخشاب الأخرى وجلود الفهود وسبائك الذهب والبخور والدهانات العطرية والقرود الحية والنسائيس والحيوانات العجيبة الأخرى كالزراف . وأشجار البخور التي نقلت بمذورها في سلات وقدور من الفخار، وكان عددها « ٣١ » شجرة زرعت كلها في حديقة معبد الدير البحري (٤٧) .

واختلفت آراء بعض المؤرخين وعلماء المصريات في تحديد موقع بلاد بونت بالنسبة لسواحل البحر الأحمر ومنطقة باب المندب . فحتى نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين ، كان من المستقر عليه أن بلاد بونت هي نفسها منطقة عدن وبلاد اليمن الجنوبية [الحالية] . ثم ظهرت بعد ذلك نظرية معارضة تستند إلى أن كثيراً من الأشياء والمنتجات التي كان المصريون القدماء يستوردونها من بلاد بونت لا يكثر وجودها إلا في مناطق اريتريا وبلاد الصومال . ومع ذلك فأرجح الآراء السائدة الآن بين المؤرخين وعلماء المصريات — من مصريين وأجانب — تقول أن بلاد بونت

(٤٦) فن الرسم عند قدماء المصريين . تأليف : وليم بيك . ترجمة : مختار السويفي . مراجعة : الدكتور أحمد قدرى .

(٤٧) مصر القديمة — الجزء الرابع — الدكتور سليم حسن — المرجع السابق .

هى اسم عام يطلق على المنطقة التى تنبت فيها أشجار البخور فى جنوب البحر الأحمر على مقربة من باب المندب . وتشمل كلاً من الشاطئين الأفريقى والآسيوى ، أى جنوب غرب شبه الجزيرة العربية والصومال وإريتريا (١٨) .

وقبل أن نترك الملكة حتشبسوت وما سجلته على جدران معبدها فى الدير البحرى من النقوش التى تصور الدور الذى لعبته السفن فى عهدها ، نشير إلى المناظر الأخرى المنقوشة على جدران ذلك المعبد ، والتى تسجل مراحل عملية نقل مسلتين ضخمتين فى رحلة نهريّة من أسوان إلى الأقصر وذلك بوضعها على سفن ضخمة تقطر كلا منها ثلاثة صفوف من السفن المتوسطة الحجم والتى تسير بالمجاديف . وكل صف من هذه الصفوف الثلاثة مكون من تسع سفن على رأسها سفينة قيادة (١٩) .

* سفن المعارك البحرية

وقد لعبت السفن المصرية دوراً حروبياً حاسماً فى تدعيم أركان الإمبراطورية المصرية التى امتدت حدودها إلى بلاد ما بين النهرين [العراق] حتى حدود المناطق التركية بأقصى الشمال ، ومتضمنة جميع مناطق سوريا ولبنان والأردن وفلسطين ، وممتدة حتى الجندل الرابع ببلاد النوبة بأقصى الجنوب .

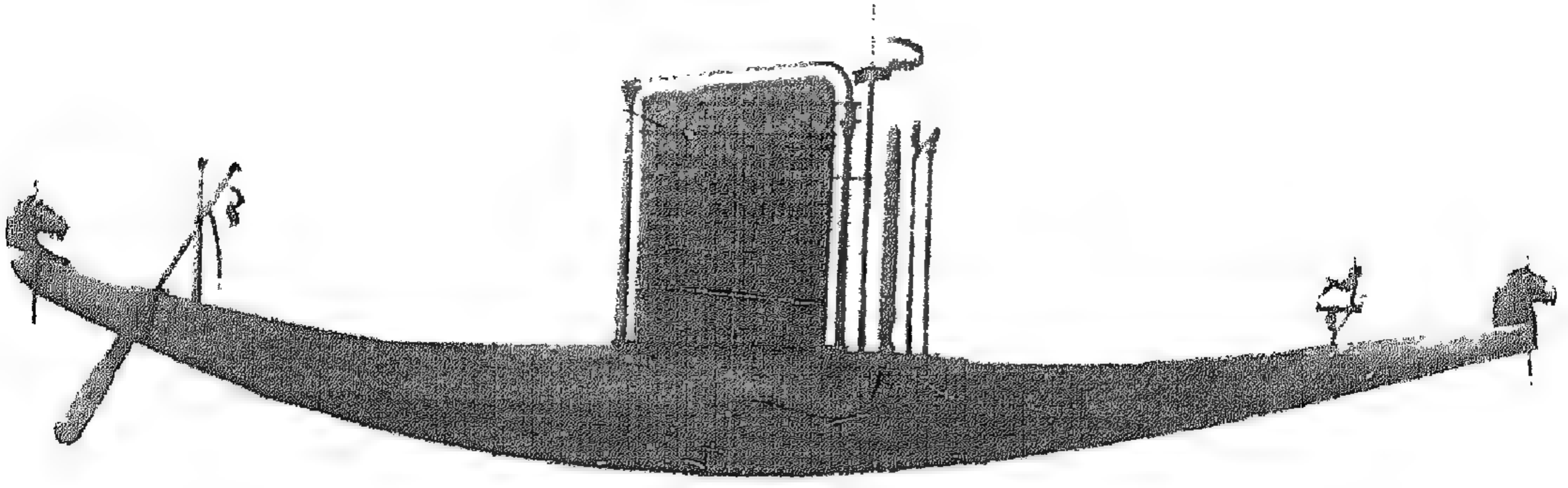
وكانت السفن المصرية من ناقلات الجنود وناقلات العتاد الحربى خير عون للفراعنة المحاربين العظام خلال عصر الدولة الحديثة ، أمثال تحتمس الثالث وامنحتب الثانى وحمورمب من الأسرة الثامنة عشرة ، وسيتى الأول ورمسيس الثانى ومرنبتاح من الأسرة التاسعة عشرة ، ورمسيس الثالث من الأسرة العشرين . وإلى هذا الملك الأخير تنتمى أقدم صور تسجل وصفاً لمعركة بحرية فى تاريخ العالم .

وقد سجل رمسيس الثالث على جدران معبد « مدينة حابو » — على الضفة الغربية للنيل أمام الأقصر — نحو أربعين لوحة كبيرة تصور مناظر لأهم أعماله مع النصوص الخاصة بوصف تلك الأعمال وشرحها كتابة .

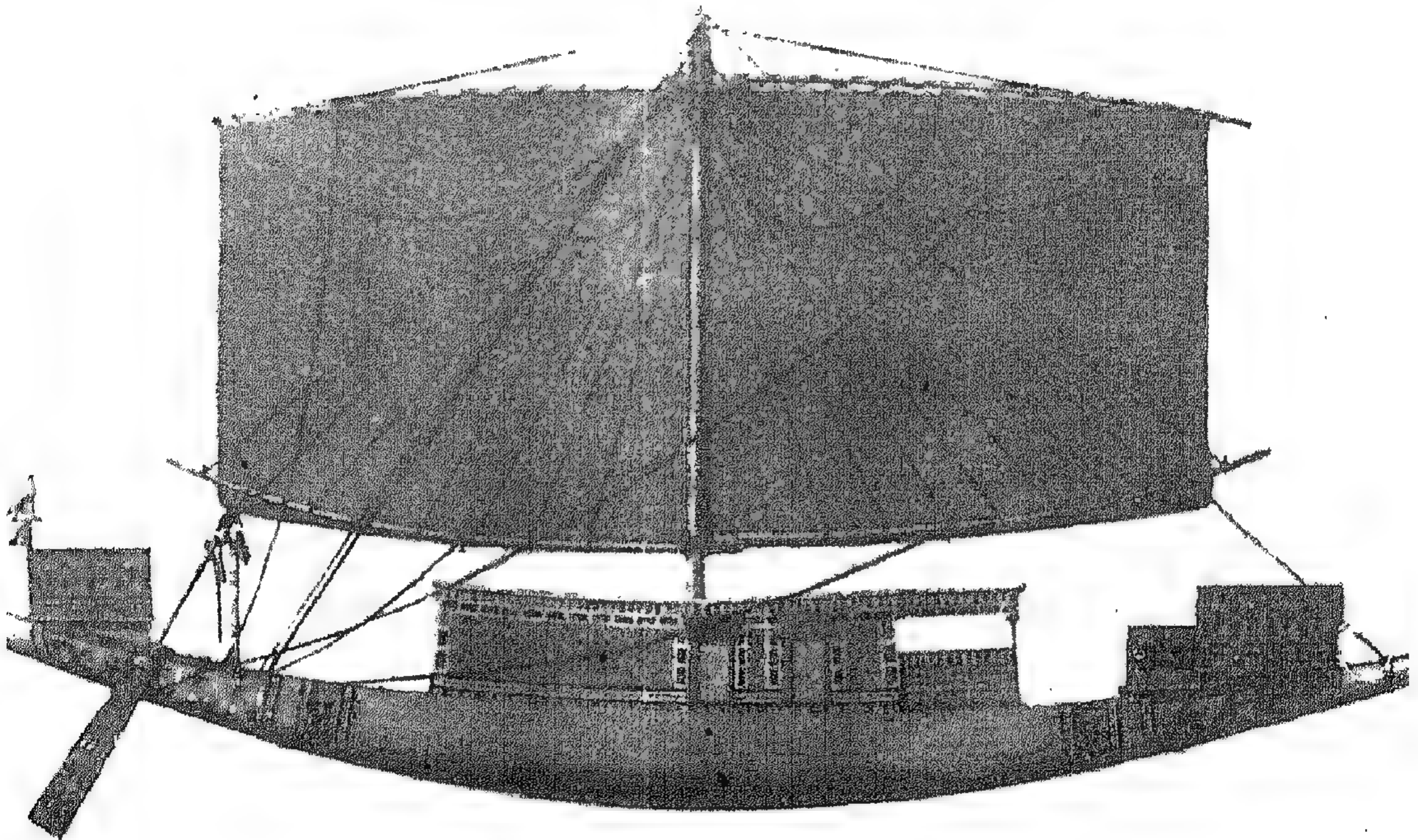
ومن تلك المناظر والنصوص نتبين أبعاد تلك المعركة الحربية « البحرية » الهائلة التى نشبت بين الجيوش المصرية بقيادة رمسيس الثالث ضد جيوش من الغزاة أطلق عليهم اسم شعوب البحر .

(١٨) دراسات فى تاريخ الشرق القديم — الدكتور أحمد فخري .

(١٩) الدكتور نجيب ميخائيل — المرجع السابق .



■ سفينة الاحتفالات الخاصة بالملك امنحتب الثالث – عصر الدولة الحديثة.



■ احدى السفن الملكية الخاصة بالملك توت غنخ آمون – عصر الدولة الحديثة.

وهم عبارة عن مجموعات ضخمة من القبائل والشعوب التي كانت تسكن السواحل الشرقية والشمالية للبحر المتوسط ، أو تسكن بعض جزره وعلى الأخص جزيرتي كريت وصقلية ، وكذا القبائل والشعوب التي كانت تسكن سواحل وجزر بحر إيجه ، بالإضافة إلى شعب « بليست » وهم الفلسطينيون . وقد تجمعت هذه الشعوب جميعاً بسفنتهم وعتادهم لمساعدة جيوش قبائل « الليبيين » في غزو مصر والتسلل إلى أراضيها .

وتصدي الجيش المصري بقيادة رمسيس الثالث لهذه الشعوب والجيوش الغازية . وقد تم نقل الجيش المصري وعتاده الحربي بالسفن إلى أرض المعركة . وهناك انقسم إلى جيشين : الأسطول المصري . وقد أطلق عليه اسم « اللهب الكامل » .. والجيش البري المصري وقد أطلق عليه اسم « الجدار المعدني » .

وبعد الانتصار الساحق « للجدار المعدني » في المعركة البرية على شعوب البحر الغازية ، اتجه رمسيس الثالث « باللهب الكامل » فوراً إلى سفن أسطول العدو فدمرها تدميراً كاملاً . ويصف النص المكتوب على جدران معبد مدينة حابو هذا النصر المؤزر فيقول :

[أما أولئك الذين تقدموا من ناحية البحر ، فقد كان « اللهيب » أمامهم عند فوهة النهر . وكان سياج من الخراب يحيط بهم على الشاطئ .. لقد جهزت لهم شبكة لاصطيادهم ان من دخلوا مصبات النهر أسروا وسقطوا مكتوفي الأيدي في أماكنهم مذبحين ، وجشهم مقطعة الأوصال] (٥٠) .

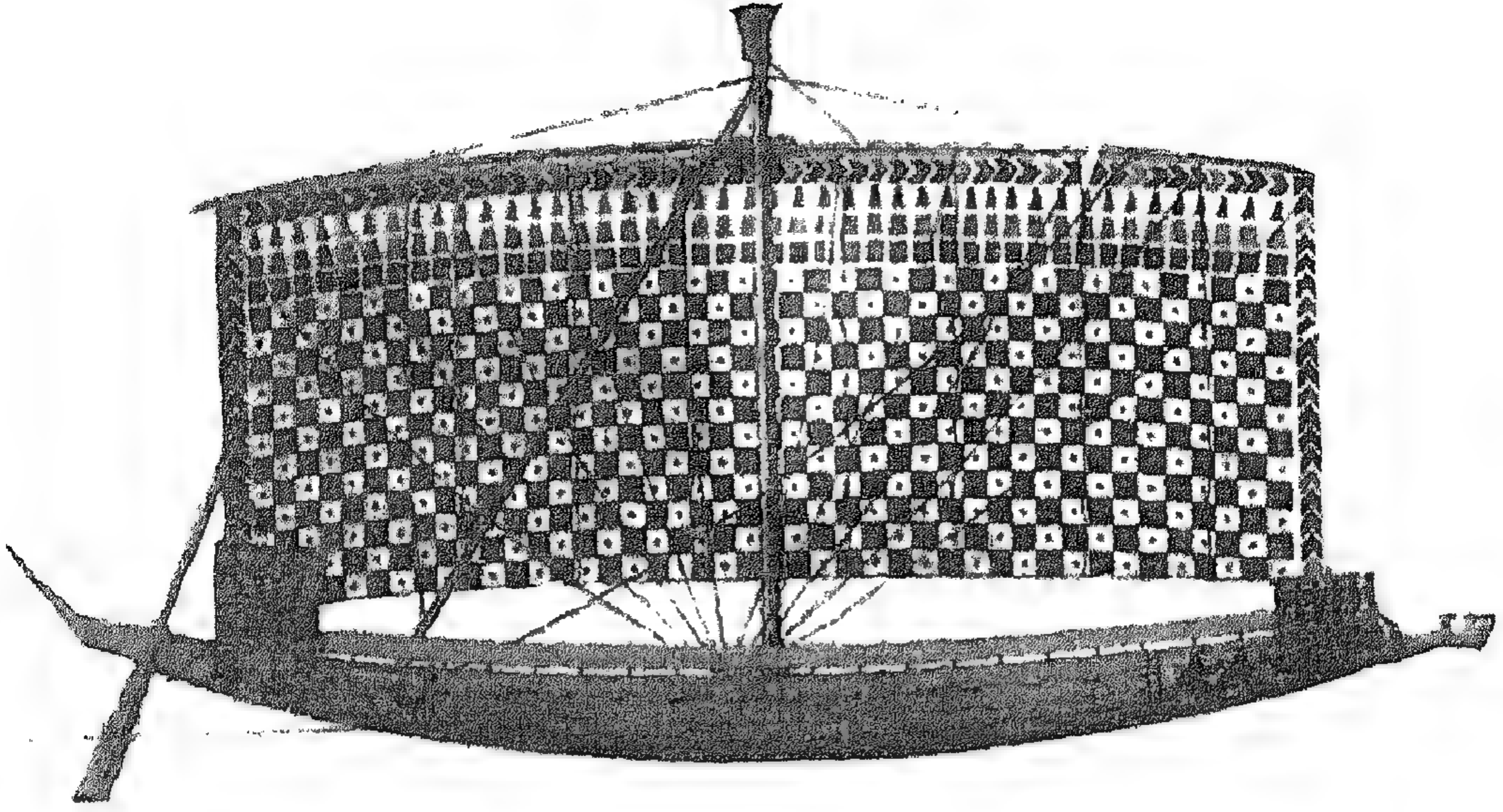
أما الصور المنحوتة على جدران المعبد وتسجل مناظر تلك المعركة البحرية الهائلة ، فتعتبر ذات قيمة تاريخية للفن المصري القديم ، على أساس أنها أول ريبورتاج لمعركة بحرية بين الأساطيل المتحاربة في تاريخ العالم .



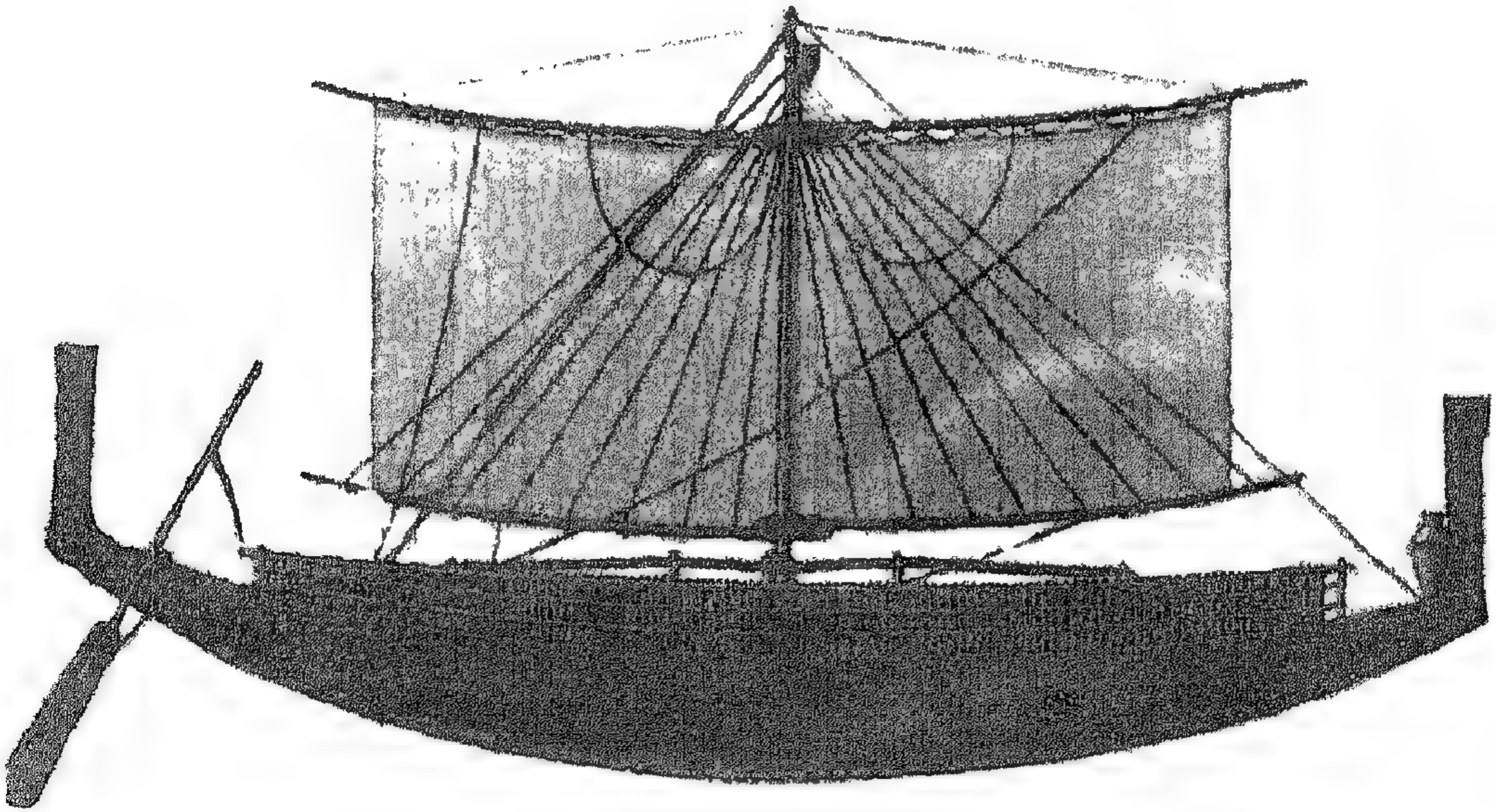
أما الخصائص الفنية والهندسية لصناعة بناء وتصميم السفن بطرزها المختلفة في عصر الدولة الحديثة ، فيمكن اجمالها فيما يلي :

أ - ظهرت نماذج وطرز عديدة ومختلفة للمراكب والسفن النهرية والبحرية .

(٥٠) الدكتور نجيب ميخائيل - المرجع السابق .



■ طراز السفن البحرية السريعة من عصر الملك رمسيس الثالث [الدولة الحديثة]
التي كانت تستخدم غالباً في نقل الجنود والاشترار في المعارك البحرية



■ سفينة تجارية فينيقية يظهر فيها تأثير الفينيقيين
بالطراز والتصميم الهندسي للسفن المصرية القديمة

ب- أصبح جهاز الدفة المتحكم في توجيه المركب أو السفينة مكوناً — في أغلب الأحيان — من مجدافين كبيرين يستخدمان كدفتين يقوم بتشغيلهما « موجّه الدفة » الذى يتخذ موقعه بمؤخرة السفينة أمام جهاز التوجيه .

ج- شاع استخدام شراع كبير عرضه أفقياً أكبر من طوله رأسياً .

د - وجود « منصتين » محميتين مزخرفتين في كل من المقدمة والمؤخرة ، تتوسطهما الكابينة أو القمرة الرئيسية ذات الذوق الرفيع المتميز .

هـ- بنيت للملوك وكبار رجال الدولة سفن ويخوت نهرية وبحرية تعتبر آية من آيات الفن الرفيع في صناعة بناء السفن في تاريخ العالم القديم كله . وقد عثر على العديد من النماذج الصغيرة المجسمة ، والعديد من الصور المنقوشة على جدران المعابد والمقابر التى يرجع تاريخها إلى عصر الدولة الحديثة ، والتى تعبر عن مدى الثراء والروعة والفخار الذى وصلت إليه صناعة بناء السفن المصرية في ذلك العصر (٥١) .

خامساً : فى العصر المتأخر

اصطلح المؤرخون على اطلاق اسم العصر المتأخر على حقبة زمنية طويلة تبدأ عام ١٠٨٥ ق م باستيلاء رجال الدين من الكهنة المصريين على العرش ، وتأسيسهم الأسرة الحادية والعشرين . وينتهى هذا العصر بغزو الاسكندر لمصر عام ٣٣٢ ق م .

و يعتبر العصر المتأخر بأكمله عصر اضمحلال وهبوط لسهم الحضارة المصرية بصفة عامة . وذلك فيما عدا فترة « العصر الصاوى » التى تولت فيها الأسرة السادسة والعشرون الحكم من عام ٦٦٤ ق م إلى عام ٥٢٥ ق م . أما بقية فترات العصر المتأخر الأخرى ، فقد توزعت بين حكم الليبيين والنوبيين والفرس وبعض الأسرات الملكية المصرية الضعيفة .

وليس هناك ما يمكن وصفه بأنه تطور لحق بصناعة بناء المراكب والسفن المصرية في ذلك العصر . فقد استمر بناء المراكب والسفن النهرية والبحرية طبقاً للنماذج والطرز المألوفة التى ظهرت خلال العصور التاريخية السابقة ، فيما عدا خصيصة وحيدة تميز بها العصر المتأخر ، وهى تصميم السفن بميل واضح إلى زيادة ارتفاع المؤخرة (٥٢) .

أما من ناحية الجهود البحرية التى بذلت فى العصر المتأخر ، فليس هناك شىء هام نشير إليه ، سوى ذلك النشاط البحرى الذى حدث فى عهد الملك « نخاو » — ثانى ملوك الأسرة السادسة

(٥١) المرجع السابق — Atlas of Ancient Egypt

(٥٢) المرجع السابق — Atlas of Ancient Egypt

والعشرين — الذى حكم البلاد فى الفترة من عام ٦٠٩ ق م إلى عام ٥٩٤ ق م . فقد اضطر هذا الملك إلى خوض حروب عديدة ضد البابليين . ولذلك فقد شرع فى حفر قناة مائية لربط البحر الجنوبي [البحر الأحمر — وكان يسمى آنذاك بحر أروتري] بالبحر الشمالى [المتوسط] عن طريق أحد فروع النيل بالدلتا .

و يقول هيرودوت أن عدد المصريين الذين هلكوا وماتوا أثناء حفر تلك القناة قد جاوز مائة وعشرين ألفاً من العمال والفلاحين . وبالرغم من ذلك فقد أمر « نخاو » بإيقاف العمل فى حفر تلك القناة قبل أن يكتمل . وذلك لأنه تلقى نبوءة من الإله ، جاءتته فى شكل نصيحة تفيد بأنه إنما يحفر القناة لفائدة الأجانب الهمج (٥٣) .

وكانت قناة « نخاو » تبدأ من مدينة بوبسطيس ، وتستمر خلال وادى طميلات حتى موقع البحيرات المرة التى كانت متصلة أيامذاك بخليج السويس (٥٤) .

و يواصل هيرودوت ذكر الجهود البحرية للملك « نخاو » فيقول : انه بعد أن توقف عن حفر القناة ، وجَّسه اهتمامه نحو الخدمة العسكرية ، فبنى سفناً ذوات ثلاثة صفوف من المجاديف ، بعضها للبحر الشمالى وبعضها للبحر الجنوبي « بحر أروتري » (٥٥) .

وقد أنشأ « نخاو » ترسانة لبناء السفن فى مكان ما على ساحل البحر الأحمر ، ربما فى منطقة السويس الحالية . ويبدو أن السفن المصرية قد خرجت من هذا المكان للقيام برحلة كشفية تاريخية للطواف حول افريقيا والعودة إلى مصر عن طريق أعمدة هرقل [مضيق جبل طارق] . ويحكى هيرودوت عن ذلك فيقول :

[... سارت السفن من البحر الأحمر ، وساحت فى البحر الجنوبي ... وعندما دخل الخريف ذهبوا إلى الشاطئ — الافريقى — وبذروا الأرض فى أى جزء اتفق انهم رسوا فيه . ثم انتظروا حتى زمن الحصاد . وبعد حصد الغلة ألقوا ثانية ... وبعد انتهاء سنتين على تلك الحال ، كاتوا قد لفوا حول أعمدة هرقل فى السنة الثالثة ... ووصلوا إلى مصر ، وقصوا عديداً من الحكايات غير المعقولة التى يتغذرتصديقها] (٥٦) .

(٥٣) هردوت يتحدث عن مصر — ترجمة : الدكتور محمد صقر خفاجة . ومراجعة : الدكتور أحمد بدوى .

(٥٤) مصر القديمة — الجزء الثانى عشر — عصر النهضة المصرية — الدكتور سليم حسن .

(٥٥) هردوت يتحدث عن مصر — المرجع السابق .

(٥٦) مصر القديمة — الجزء الثانى عشر — عصر النهضة المصرية — الدكتور سليم حسن — المرجع السابق .

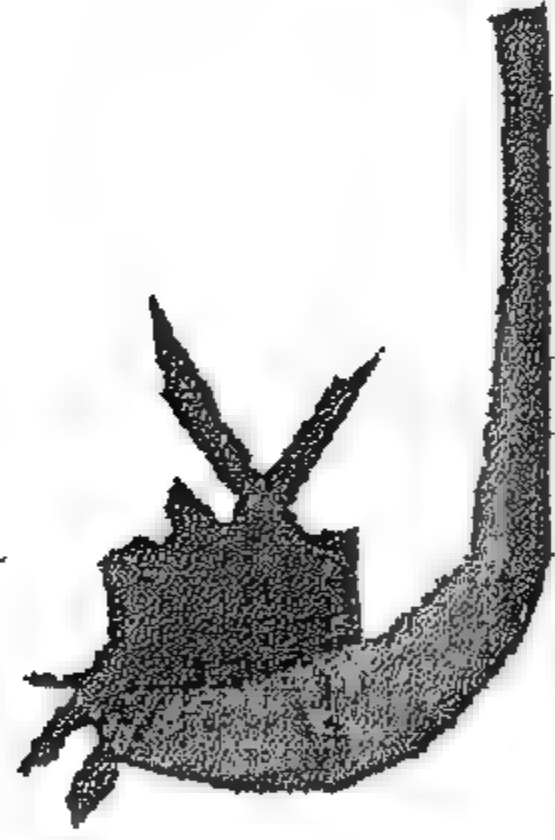
* بحاية نهضة بحرية جديحة في تاريخ العالم

وبعد غزو الاسكندر لمصر وبناء مدينة الاسكندرية ، وبداية «عصر البطالمة» . أصبح ميناء الاسكندرية عاصمة ثقافية للعالم القديم كله خلال القرون الثلاثة الأخيرة قبل الميلاد . فقد تميز هذا العصر — بعد حملات الاسكندر — بزيادة عوامل الاحتكاك بين المناطق الحضارية المختلفة ، وتقاربت أجزاء العالم القديم (٥٧) .

وقد برزت أهمية موقع مصر الجغرافي وسواحلها التي تطل على البحرين الأحمر والمتوسط . واهتم الناس بشئون هذا الموضع الذي يتحكم في مواصلات الشرق والغرب والشمال والجنوب . وبدأ البطالمة في إعداد مصر لكي تكون قاعدة صالحة للتحكم في المواصلات العالمية ، وأن تكون حلقة الاتصال التجاري بين مناطق ودول وشعوب العالم الذي كان معروفاً في ذلك الوقت .

وهكذا قامت مصر بدور المركز التجاري الذي يصل قارة أوروبا بقارتي افريقيا وآسيا . وازداد عدد الموانئ المصرية على سواحل البحرين المتوسط والأحمر . ومن هذه الموانئ نشطت السفن المصرية والأجنبية في شحن وتفريغ الغلال الزراعية المصرية ، ومنتجات سواحل شرق افريقيا والهند والحرائر الصينية والتوابل والذهب والعبيد والأحجار الكريمة .

وبدأت البحرية المصرية صفحة جديدة من أمجادها ، ولكنها للأسف تخرج عن نطاق البحث في هذا الكتاب .



(٥٧) أهمية الموقع الجغرافي لسواحل مصر العربية — الدكتور محمد فاتح عقيل .

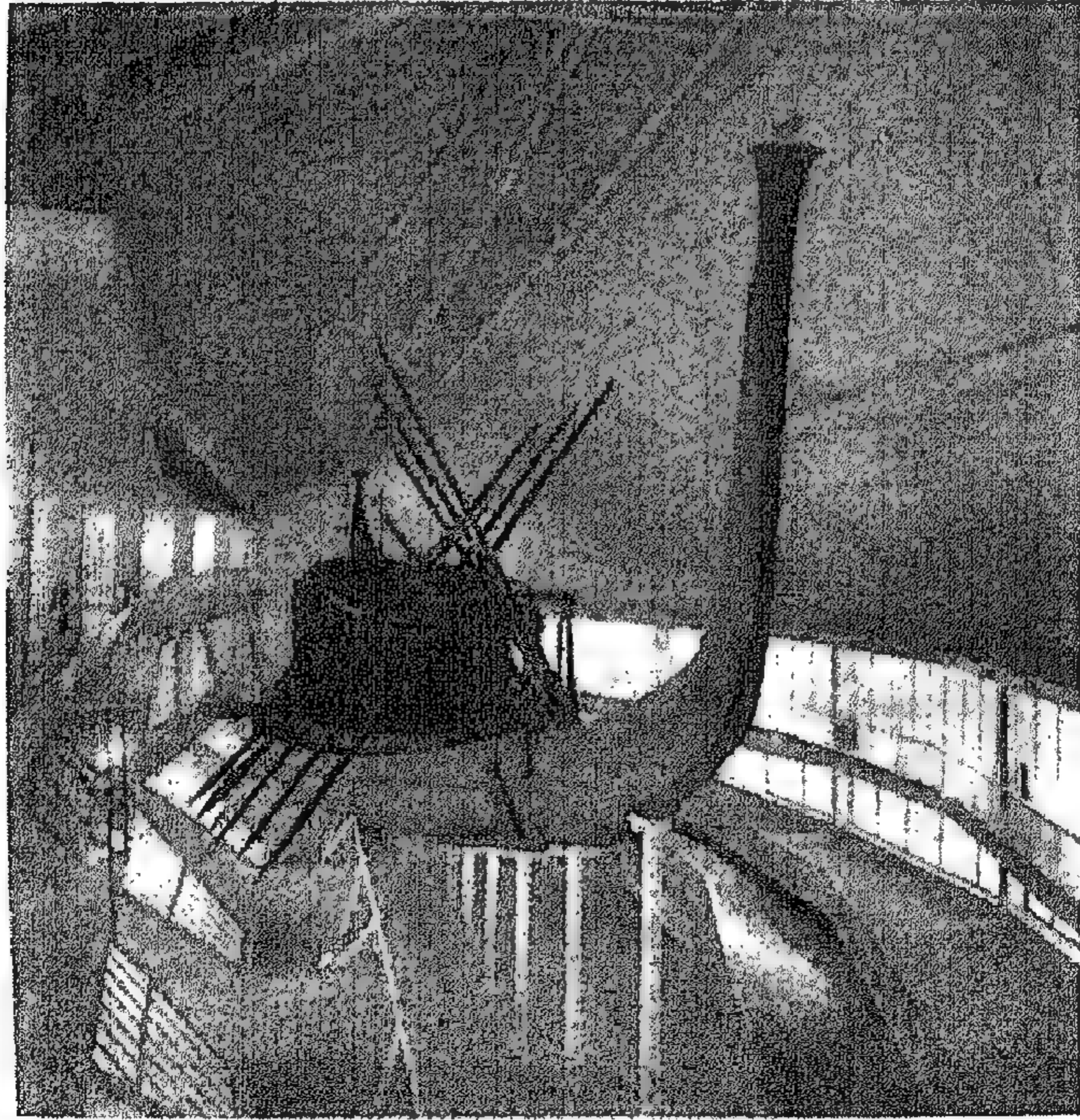
الباب الأول

ويتضمن الفصول التالية :

- الفصل الأول : في متحف مركب خوfo
- الفصل الثاني : وثائق القصة الحقيقية للعثور على المركب الأول
- الفصل الثالث : ولا هي مراكب شمس
- الفصل الرابع : المركب الثاني وتكنولوجيا عصر الفضاء



■ الملك خوفو.. مشيد الهرم الأكبر وصاحب
المراكب المعروفة باسمه



■ مركب خوفو بكل روعته داخل متحفه

الفصل الأول

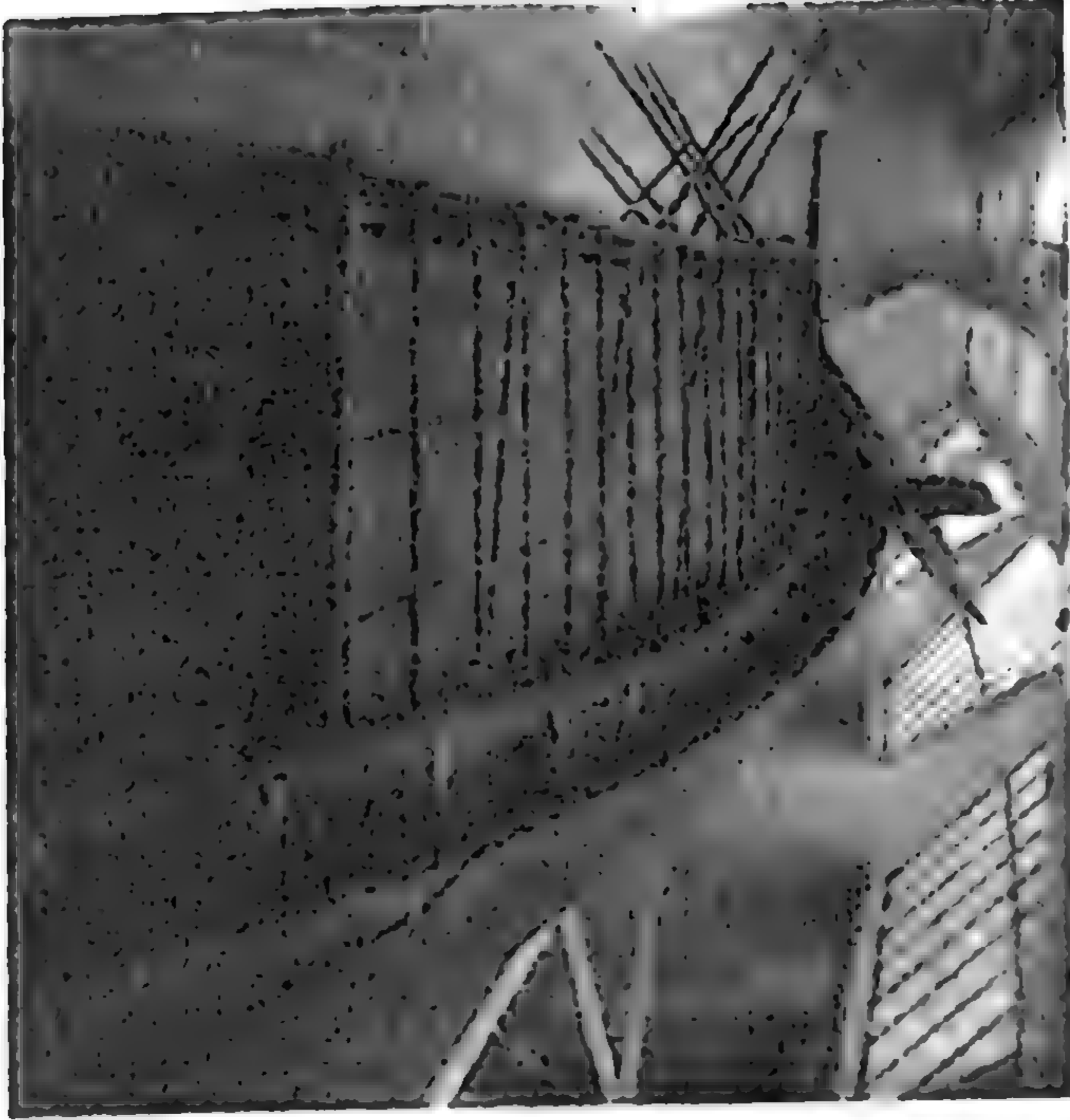
في متحف مركب خوفو

وكأنك داخل إلى محراب أو مكان طهور.. يغطون حذاءك بغلاف من قماش نظيف .. ثم تبدأ أولى خطواتك إلى « متحف مركب خوفو » بجانب الهرم الأكبر.

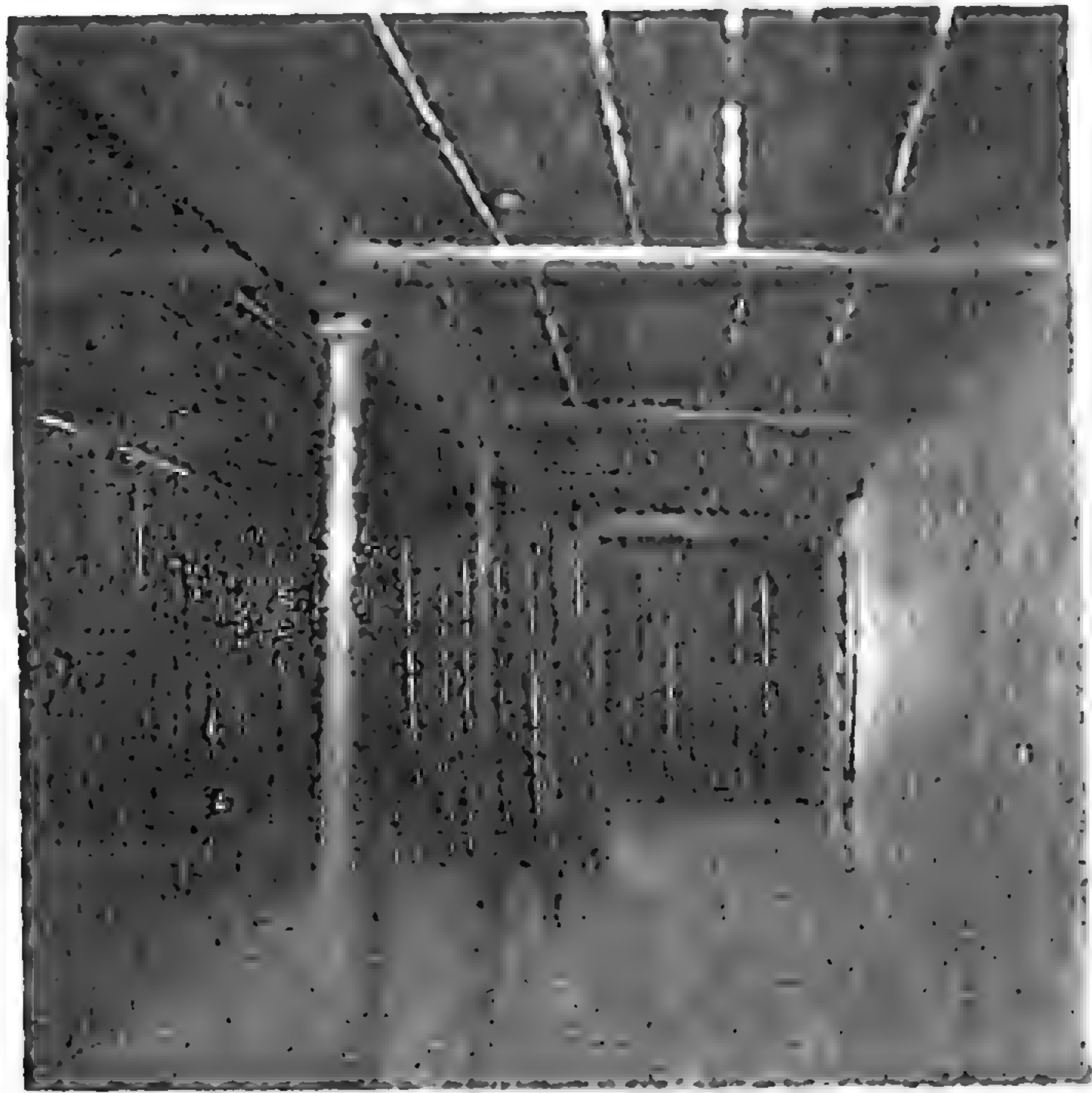
جميع متاحف الدنيا تتضمن المئات بل الآلاف من القطع الفنية أو الأثرية .. أما هذا المتحف فلا يتضمن سوى قطعة واحدة .. ولكنها تفوق في قيمتها وأهميتها ما قد تعرضه عشرات المتاحف .
مركب خوفو..

وخوفو هو ثاني ملوك الأسرة الرابعة [٢٦٥٠ ق م] .. وهو ملك مصرى يعرفه سكان العالم أجمع باعتباره صاحب الهرم الأكبر.. أحد عجائب الدنيا في العالم القديم والعالم الحديث على حد سواء .. ومركبه ذاك هو أقدم أثر في العالم لمركب خشبي ضخمة تجاوز عمره ستة وأربعين قرناً من الزمان ..

خطوات قليلة بداخل المتحف المكيف الهواء ، فتصل إلى صالة العرض الرئيسية .. وهي صالة ضخمة عالية السقف واسعة الأرجاء .. وأول ما سوف تراه هو قاع المركب وشكله العام بكل جسامته وروعته .



■ الجانب الخارجى للمقصورة الملكية .



■ المقصورة الملكية من الداخل

والمركب محمول على قاعدة من الأعمدة والقوائم الحديدية ، ترتفع عن مستوى الأرض بنحو ٧٧٠ متراً .. ثم تواصل السير فتصعد سلماً يؤدي إلى « تراس » طويل يمتد بطول المركب ، ويرتفع عن مستوى الأرض بنحو ١١٦٠ متراً .

ومن هذا التراس تستمتع برؤية المركب بكامله .. وتستطيع أن ترى المقصورة الملكية التي تتكون من حجرتين متداخلتين ، أولها صغيرة مفتوحة في اتجاه المقدمة ، والثانية كبيرة واسعة يفصلها عن الحجرة الأولى باب يمكن غلقه بالترابيس ، وسقفها مزدوج محمول من الداخل على ثلاثة من الأعمدة مخروطية على شكل النخيل ، ويحمله من الخارج ٣٦ عموداً على شكل أوتاد الخيام (١) . [وقد عثر ضمن أجزاء المركب على مجموعة كبيرة من مختلف أنواع الحصير، كان بعضها يستعمل لتغطية سقف المقصورة من الخارج لحجب حرارة الشمس ، أو تُرش بالماء فتقوم مقام أجهزة الترطيب والتكييف] .

وفي مقدمة المركب مقصورة صغيرة أو سقيفة كانت مخصصة للربان أو القائد المشرف على تسيير المركب .

وعلى جانبي المركب مجاديف عشرة ، خمسة منها على كل جانب .. مجاديف طويلة ضخمة تتراوح أطوالها ما بين ٥٦ متراً و ٨٥ متراً .. بالإضافة إلى مجدافين آخرين في مؤخرة المركب ، كانا يقومان مقام الدفة .. وتستطيع أن ترى بأحد جوانب السطح ، مدراة طويلة كانت تستخدم لجلس وقياس عمق المياه ، ووتدين لربط المرساة ، ومطرقة خشبية ضخمة لدق الأوتاد ..

ومن هذا التراس المرتفع تستطيع أيضاً أن ترى أرضية المركب من الداخل .. وترى الكيفية الغريبة المفضة التي استخدمت في ربط أجزاء المركب بطريقة التعاشيق والدر الخشبية ، وشد الألواح والكتل الخشبية الضخمة باستخدام الربط بالحبال التي تتخلل ثقوباً طويلة وعرضية ، ثقت باتقان ونظام دقيق .. وهي الطريقة التي اتبعها قدماء المصريين في تصميم هذا المركب والمراكب الأخرى المشابهة ، واستغنوا بذلك عن استخدام المسامير المعدنية .. لقد اختفت الآن هذه الطريقة في تصميم وبناء المراكب والسفن الخشبية ، وإن بقيت تطبيقاتها القليلة في بعض مناطق الخليج العربي ، وبعض جزر جنوب وجنوب شرق آسيا ..

(١) بعض البيانات الأثرية مستمدة من نشرتين أصدرتها هيئة الآثار المصرية بعنوان « متحف مركب خوفو » . وذلك بعد تصحيح ما ورد في بعض هذه البيانات من أخطاء .



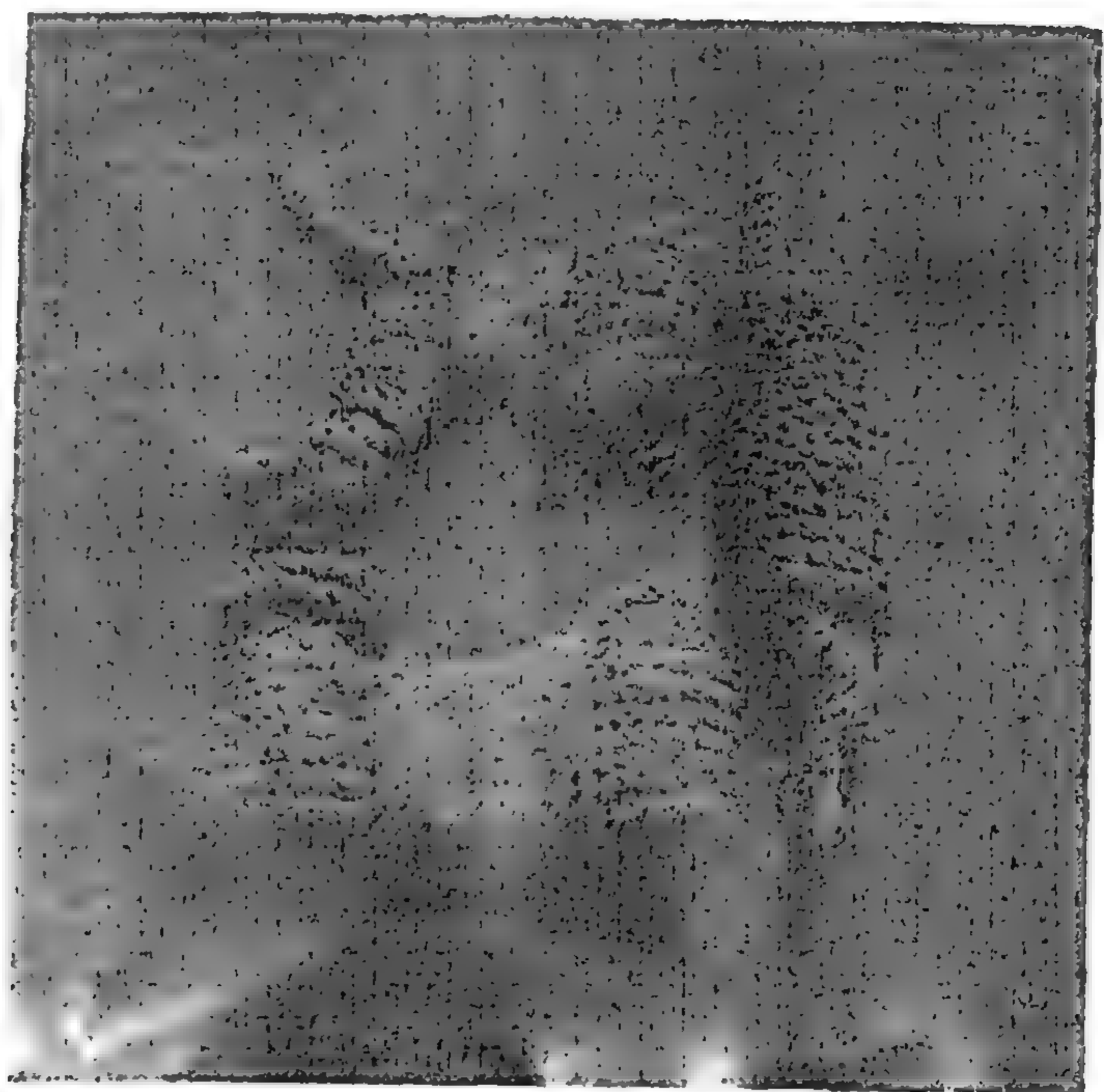
■ المدخل الأمامي للمقصورة الملكية



■ الجانب الآخر من المقصورة الملكية . وعلى اليمين تظهر مؤخرة المركب ومجدافا الدفة



■ الأجزاء الخشبية لبدن المركب مربوطة بالحبال



■ مجموعة من عقد الحبال الأصلية

□ الهوية الشخصية للمركب وحفرته

يبلغ طول المركب ٤٣ر٤ متراً . و يبلغ أقصى عرضه ٩ر٥ متراً ، وأقصى ارتفاع لمقدمته ٦ أمتار ، وترتفع مؤخرته إلى ٧ر٥ متراً ، وعمق غاطسه ١٧٨ متراً .

وعندما عثر عليه مدفوناً [سنة ١٩٥٤] ، وجد مفككاً إلى ٦٥٠ جزءاً تتكون من ١٢٢٤ قطعة من أخشاب الأرز وبعض أنواع من الأخشاب الأخرى . و يبلغ متوسط طول القطع الكبيرة نحو ٢٣ متراً و يصل وزن القطعة الواحدة منها نحو طنين ونصف الطن . كما أن هناك قطعاً أخرى لا يتجاوز طولها ١٠ سنتيمترات .. وكانت جميع هذه القطع والأجزاء مرصوفة ومرتبة بدقة وعناية شديدة بداخل الحفرة التي كانت مدفونة فيها .

وتحتل تلك الحفرة الجانب الجنوبي للمتحف .. وهى حفرة عميقة مستطيلة الشكل ، محفورة فى بطن صخر الهضبة ، يبلغ طولها ٣١ متراً ، وعرضها ٢ر٦٠ متراً ، وعمقها ٣ر٥٠ متراً ، ومازال عليها بعض الكتل الحجرية الضخمة التى كانت تغطيها ، وكان عددها ٤١ كتلة .. و يبلغ متوسط وزن الكتلة الواحدة حوالى ١٨ طناً ، و يبلغ طولها ٤ر٥٠ متراً وعرضها ١ر٨٠ متراً وسمكها ٨٥ر٠ متراً ..

وتستطيع أن ترى بالمتحف أيضاً مجموعة من الصور الفوتوجرافية المكبرة عن بعض مراحل العثور على المركب .. وعن حالة المركب وهو مفكك وقبل رفعه من داخل الحفرة .. كما ترى أيضاً بعض « الفتارين » الزجاجية عرضت بداخلها بعض الحبال وقطع الحصار الأثرية التى وجدت مدفونة ضمن أجزاء المركب .. كما ترى نموذجاً خشبياً طبق الأصل للمركب [مصغراً بنسبة ١ : ١٠ من الحجم الطبيعى] لتسنى لك معرفة أجزاء المركب ومكوناته عن قرب .

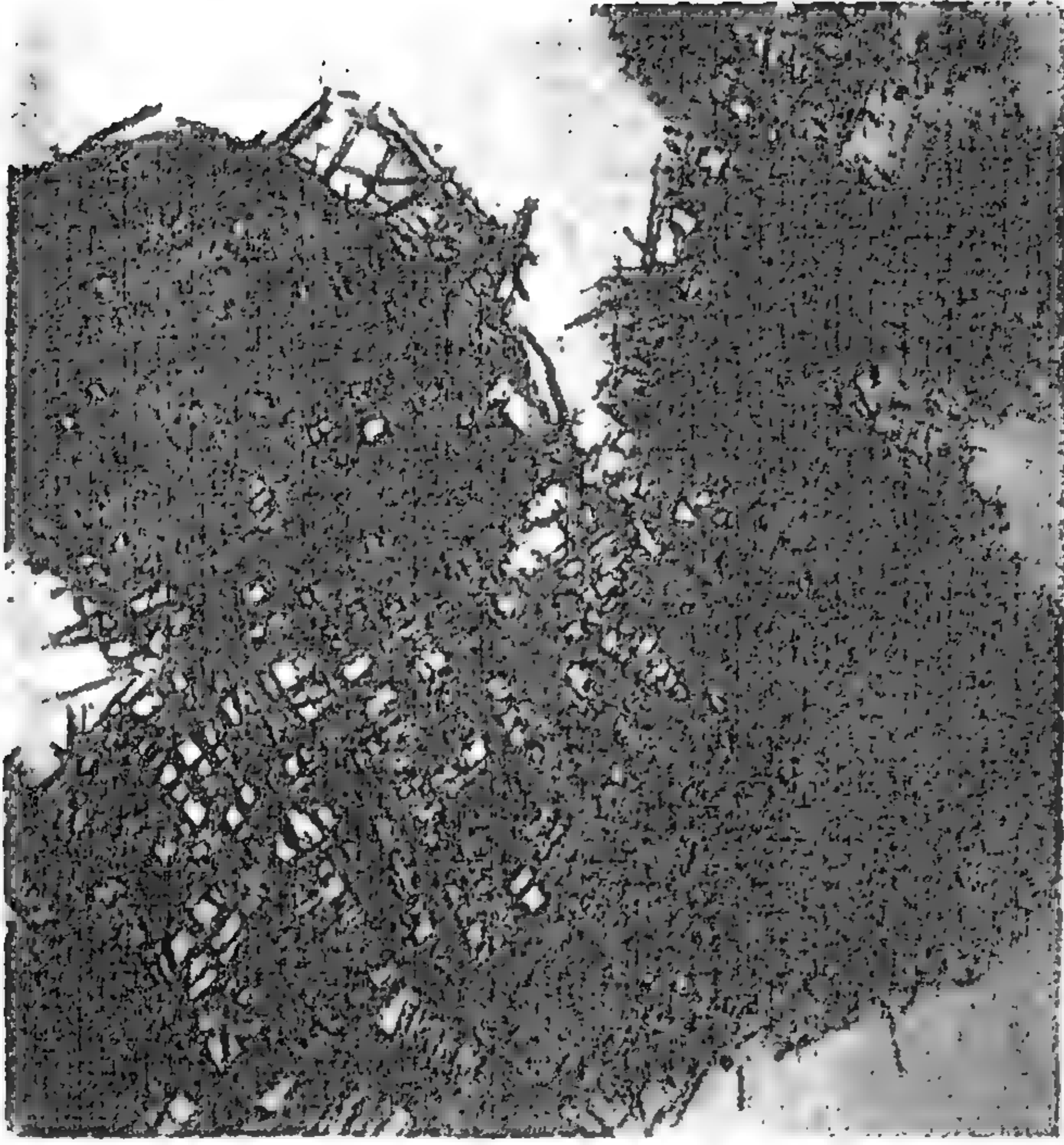
□ كثير من الارتجال .. كثير من الأضرار

بدأت أضرار الإنسان تتسلل إلى هذا المركب العظيم الذى يعتبر كنزاً أثرياً لا مثيل له فى العالم كله ، منذ أن كسر كمال الملاخ فتحة فى الحفرة التى ظل دفيناً بها آلاف السنين .

كان الكسر غير فنى .. بل وكان من المحتمل — لولا ستر الله — أن تسقط تلك الكتلة الحجرية المكسورة على أجزاء المركب المرصوفة بداخل الحفرة فتسحقها سحقاً ونفقد هذا الكنز إلى الأبد .

ثم بدأت أخشاب المركب تفقد رطوبتها ، وأخذ الجفاف يؤدي دوره المدمر ..

من الناحية العلمية البحتة ، كان من المفروض أن تغلق الحفرة فور معرفة ما بداخلها ، وألا تتعرض المحتويات الأثرية للجو الخارجى إلا بعد اتخاذ جميع الاحتياطات العلمية الواجبة لتهيئة



■ بقايا من الحصار الذي كان مخصصاً لتغطية المقصورة الملكية وحمايتها من حرارة الشمس



■ الحفرة الأصلية التي كان المركب مدفوناً فيها .. أصبحت الآن جزءاً من المعروضات بداخل المتحف

مناخ مناسب لا يؤثر في المواد الأثرية أو يعرضها للدمار أو التلف أو الالتواء وفقدان الشكل الأصلي ..

لقد تحولت الكثير من ربطات الحبال والكثير من قطع الحصير إلى مسحوق ، ولم يُنقذ منها إلا ما تم معالجته كيميائياً للمحافظة على تماسكه .

أما الأجزاء الخشبية الكبيرة منها والصغيرة ، فقد تعرضت بشدة لعوامل الجفاف والانكماش .. ويقول شيخ المرممين الحاج أحمد يوسف في ذلك (٢) : « لم يعد سليماً من أجزاء المركب سوى ٥ % فقط ، وأوشك الباقي على الهلاك » .

وظل المركب تحت الترميم والتركيب حتى سنة ١٩٦١ ، أى لمدة سبع سنوات كاملة بعد العثور عليه .

ثم استمرت عملية الترميم عشرين سنة أخرى لمعالجة الأضرار الجديدة التي لحقت بأجزاء المركب وأخشابه بسبب الارتجال والاستهتار الذي شاب عملية إنشاء المتحف .

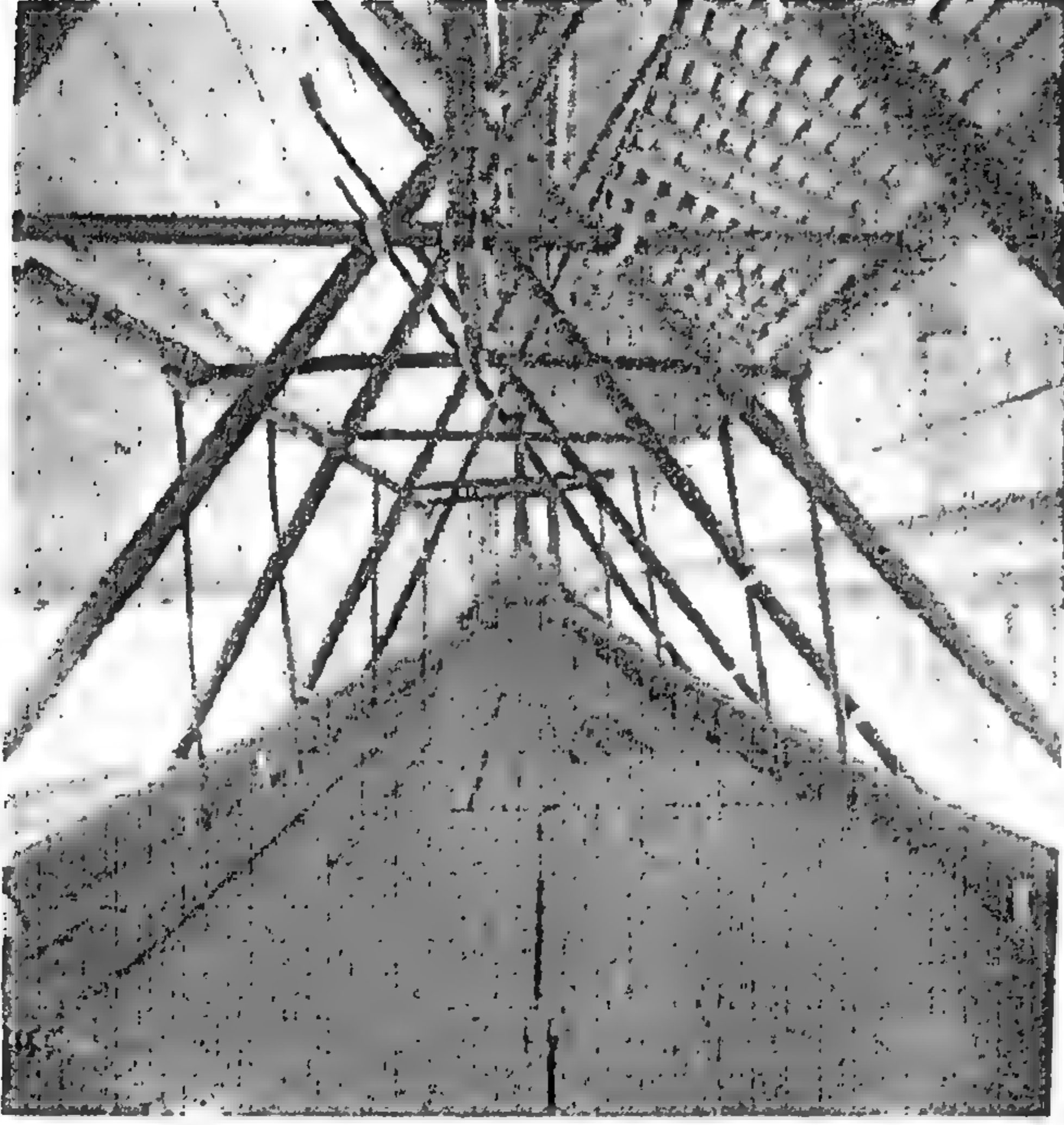
وبالرغم من الاعتقاد الذي كان سائداً أيامذاك بأن المتحف المكيف الهواء الذي سيعرض به المركب بعد تمام تركيبه ، سيكون جاهزاً في تلك السنة (١٩٦١) ، إلا أن سنوات عشرين كاملة مرت دون أن يكون هذا المتحف جاهزاً لتكييف الجو المناسب الذي سيعرض فيه المركب ، والذي يكفل الحماية لأخشابه ومكوناته الأخرى .

□ مسألة المتحف

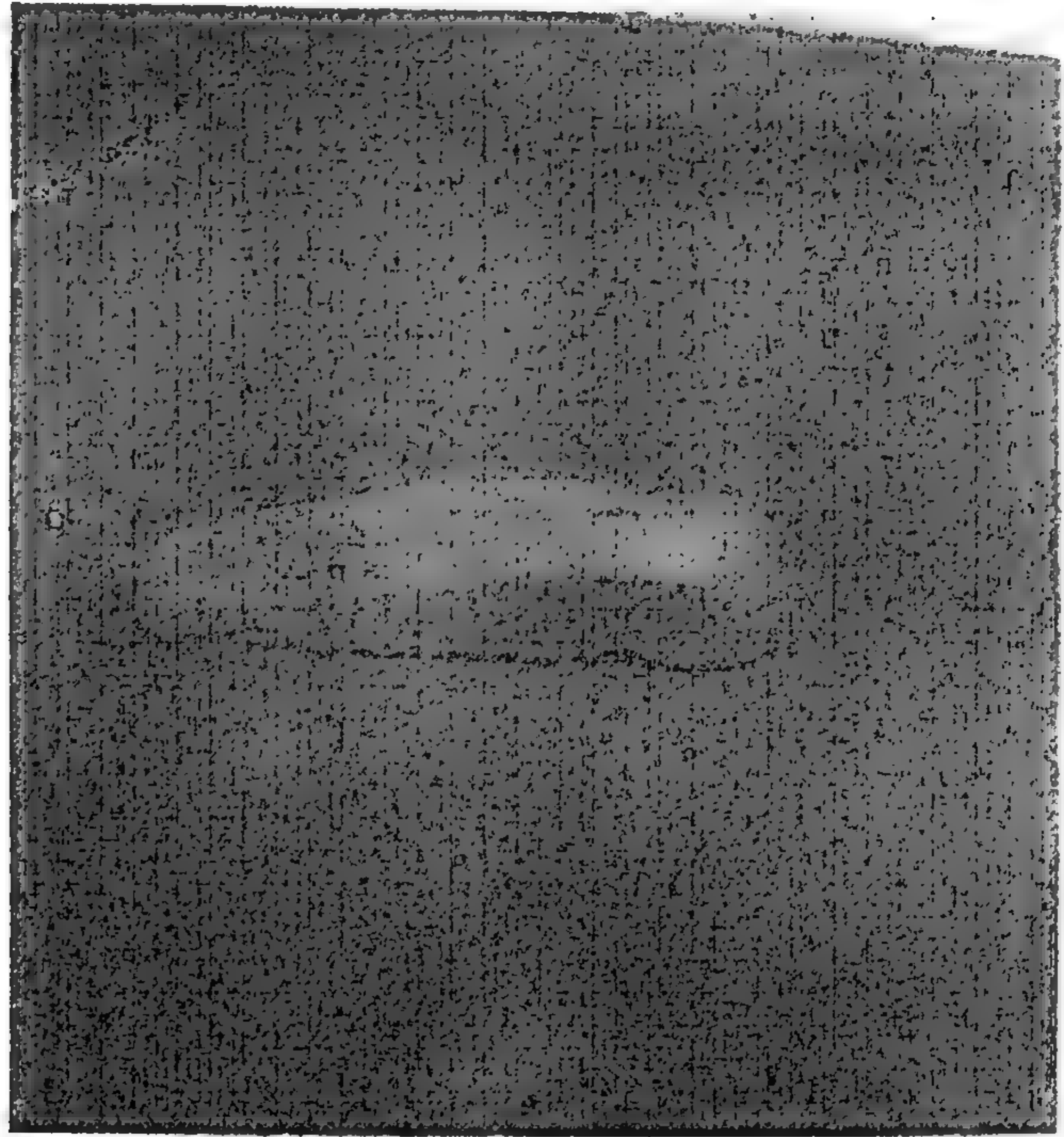
وكانت عملية إنشاء وتجهيز هذا المتحف تشكل عناصر مسألة كاملة . كان من الممكن أن تجعل المركب بكل قيمته التاريخية والأثرية في خير كان .

في البداية كان اختيار موقعه ملاصقاً للجانب الجنوبي للهرم قراراً غير صائب وخالياً تماماً من الحسن الجمالى بعظمة البيئة الأثرية المحيطة به .. فهذا المبنى « المودرن » ليس فيه أية لمسة من المعمار الفرعوني تتناسب مع جلال المنشآت الأثرية القديمة التي تملأ منطقة هضبة الأهرام .. وما كان ينبغي أن يقام بمثل هذا الذوق ولا بمثل هذا الارتفاع الكبير في حرم الجدار الجنوبي للهرم .

(٢) بعض هذه المعلومات مستمدة من مقال بعنوان « مركب خوفو في خطر والسكوت جريمة » للأستاذة ابتهاج غيث ، منشور بالعدد رقم ٢٥٣ من مجلة أكتوبر الصادرة في ٣٠ أغسطس ١٩٨١ . وكان المقال يتضمن حديثاً مع شيخ المرممين الحاج أحمد يوسف ، الذي أشرف على ترميم وتركيب المركب .



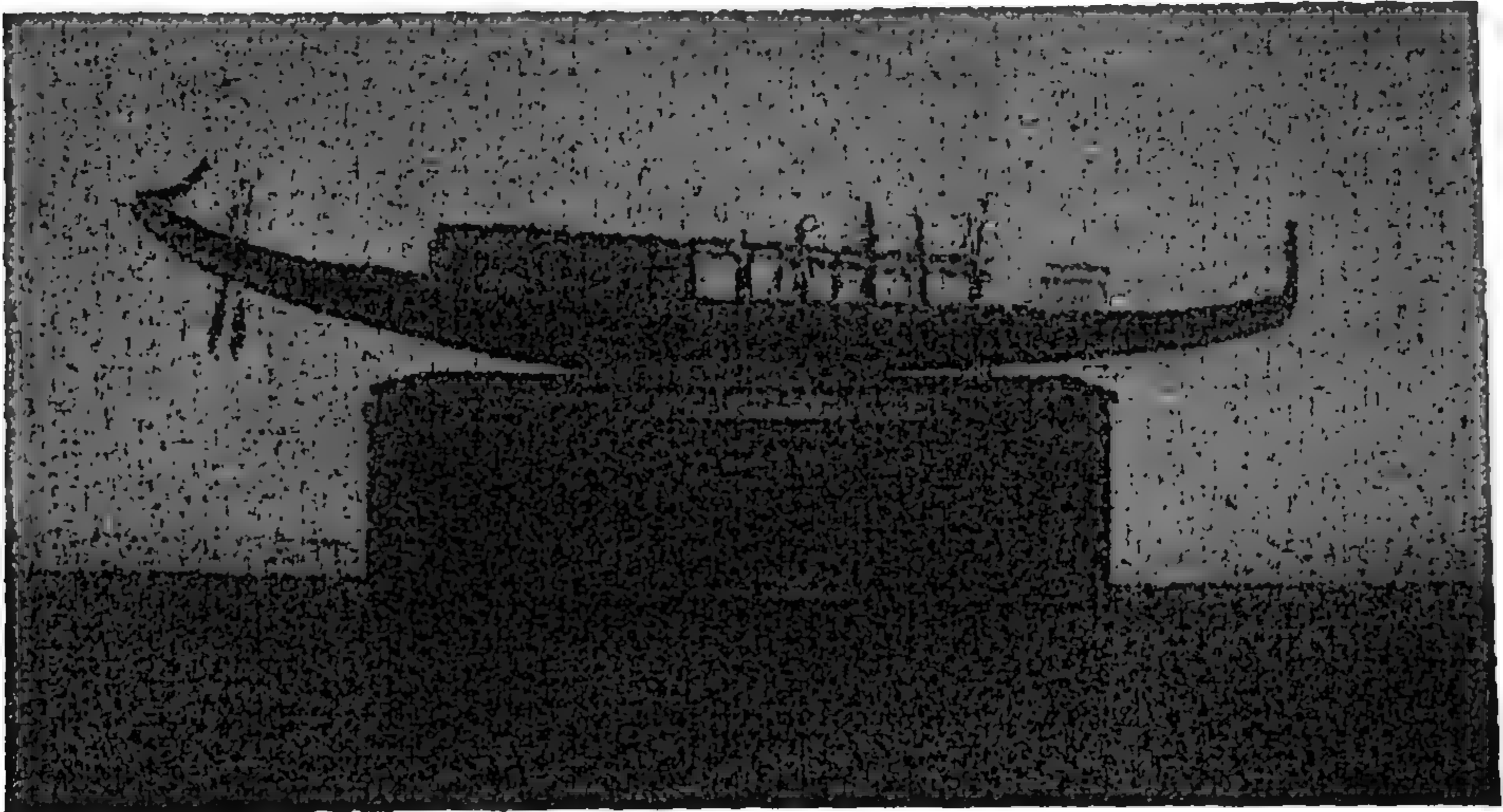
■ سطح المركب وتبدو المقدمة في الأمام



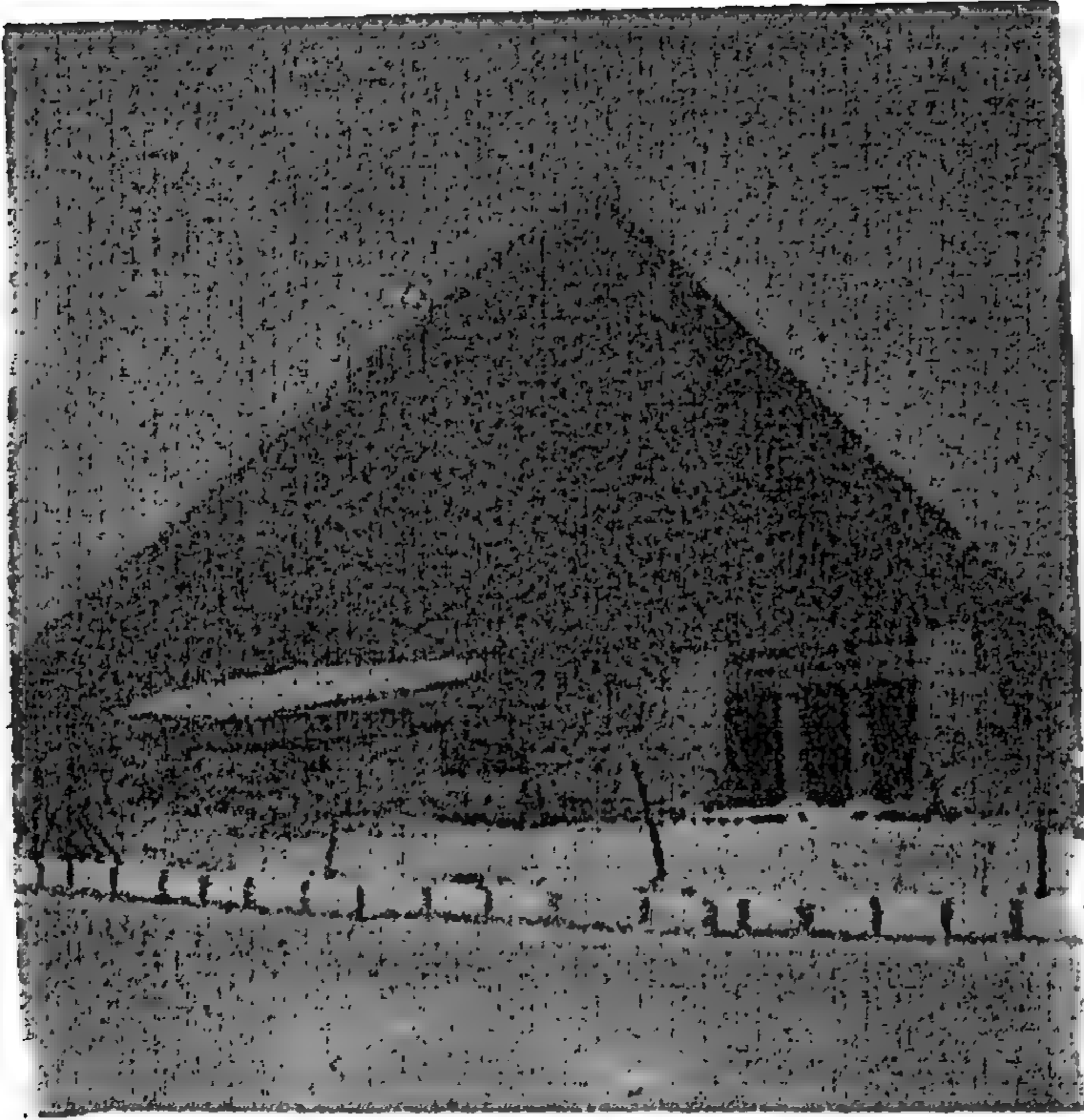
■ سكين من «الظران» كان ضمن أجزاء المركب



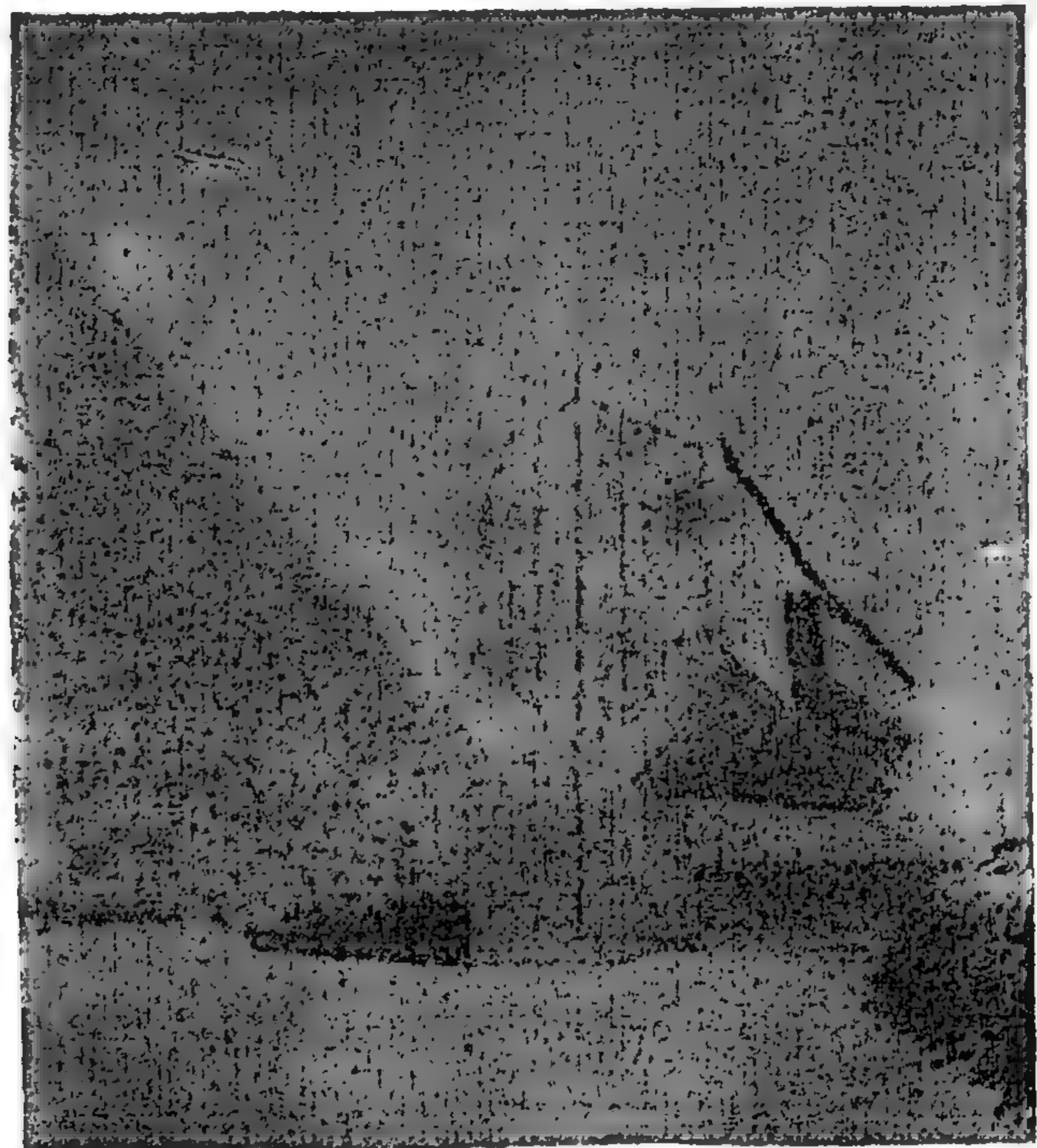
■ نموذج خشبي طبق الأصل من المركب ، معروض بإحدى قاعات المتحف



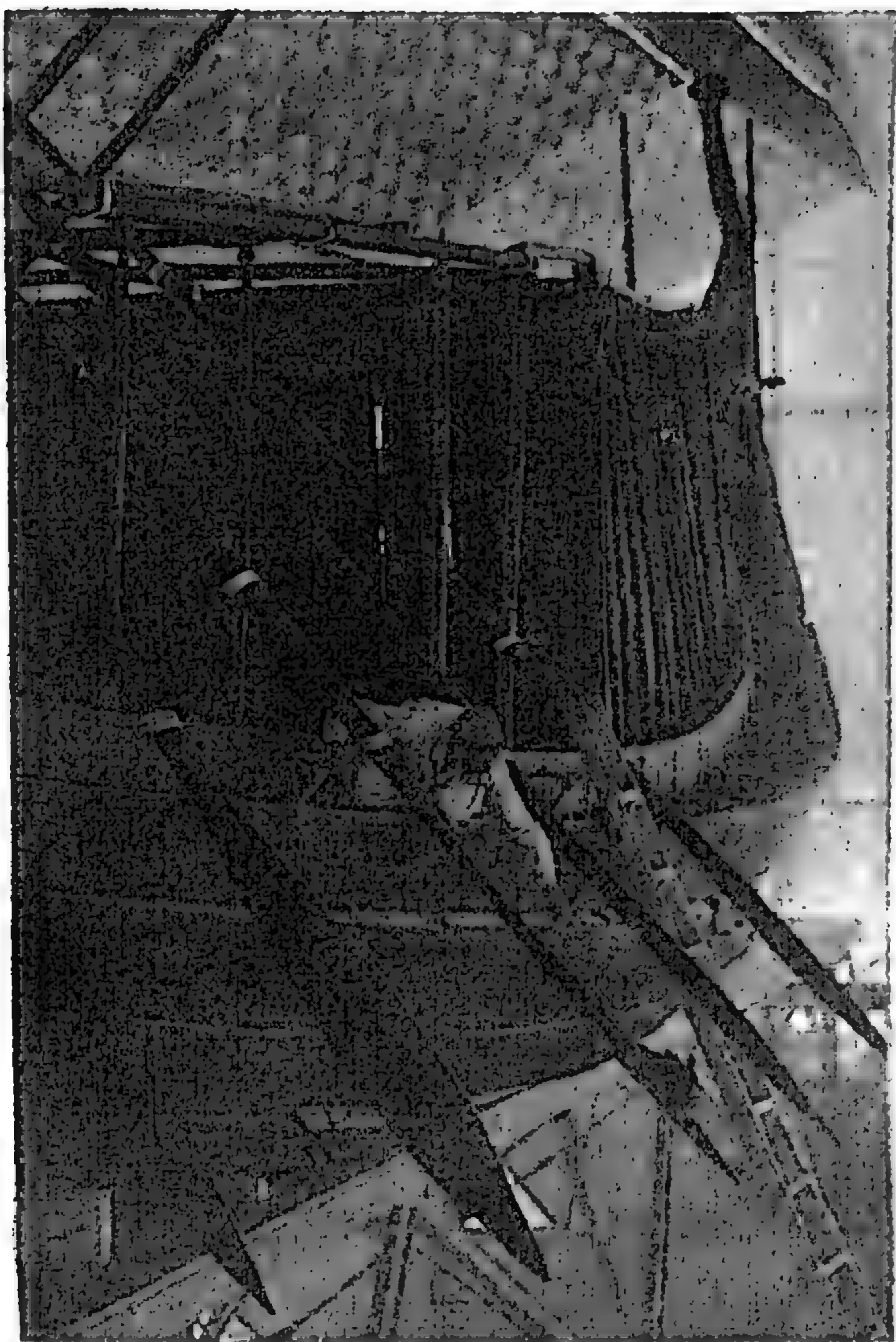
■ نفس النموذج المصغر للمركب من زاوية أخرى .



■ موقع متحف مركب خوفو بجنوب الهرم الأكبر



■ شكل المتحف من الخارج، هل يناسب البيئة الأثرية المحيطة



■ صورة تبين الحجم التقديرى للمقصورة الملكية بمركب خوفو

وما كان ينبغي أن يتعرض لكل هذا الارتجال والاهمال من جانب المقاولين الذين بنوه مخالفاً لمعظم أصول صناعة وبناء المتاحف .

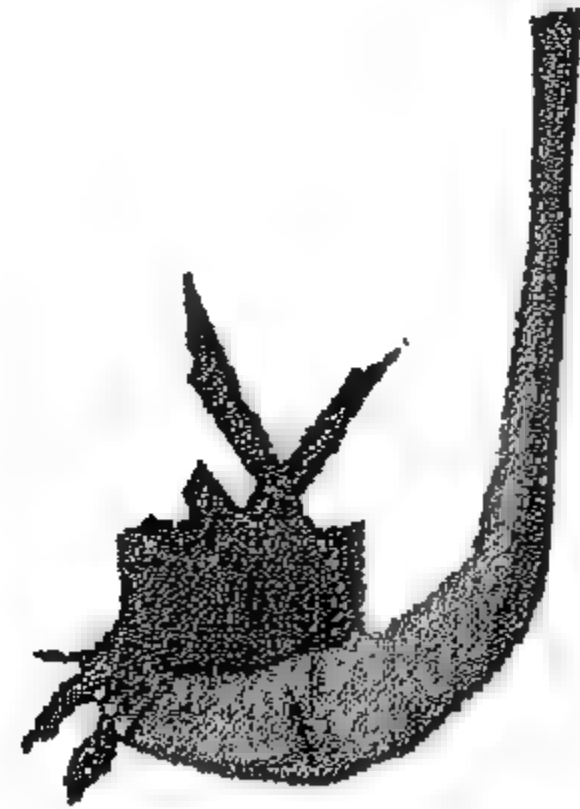
وحتى شهر نوفمبر ١٩٨١ - أى قبل شهور قليلة من افتتاح المتحف رسمياً للزيارة العامة ، ظل المتحف عبئاً ثقيلاً على كاهل المركب ، بسبب له من الأضرار الجسيمة أكثر مما كان يجب أن يكفله له من وسائل الصيانة والحماية .

كانت الجدران الجانبية مشققة يتسرب منها الهواء فتجعل أجهزة التكييف بلا فائدة ولا جدوى .. وكان زجاج الجدران من نوع غير مناسب ، لا يحجب ضوء الشمس المبهر ولا حرارتها الشديدة .

وكانت هناك العديد من الشقوق والفجوات في سقف المتحف ، تتسرب منها مياه الأمطار الغزيرة ، فتسقط على أخشاب المركب فتفسدها أو تزيدها تلفاً .. الأمر الذى أدى إلى إعادة ترميمها عشرات المرات .. وكانت جميع الأعمال الخاصة بالدوائر الكهربائية داخل المتحف مخالفة لأصول الصناعة ، وكان من الممكن أن يؤدي تشغيلها بتلك الحالة المعيبة إلى تدمير المركب والمبنى كله .

حينئذ جازفت هيئة الآثار المصرية بقرار جريء ، وقامت بمعظم الاصلاحات الضرورية لتلافي معظم العيوب الفنية والمعمارية التى تعطل عملية الافتتاح وبدء تشغيل الأجهزة والمعدات اللازمة لصيانة المركب .. وتمت تغطية الجزء السفلى من الحوائط الخارجية لمبنى المتحف بالطوب الخفافى كوسيلة ضرورية للعزل الحرارى .. كما تمت تغطية الجزء السفلى من الحوائط الداخلية بألواح من الجبس كوسيلة لزيادة كفاءة عملية تكييف الهواء بداخل المتحف .. كما تم تعديل مسارات الهواء المكيف لتتلاءم مع طبيعة الأثر ، ولتوفر مزيداً من الحماية المناخية لأخشاب المركب .. كما ألغيت دوائر كهربائية كاملة ، وتمت تغطية سقف المتحف بأكملة بمادة عازلة تمنع تسرب مياه الأمطار ..

وأخيراً .. فى ٦ مارس ١٩٨٢ ، تم افتتاح « متحف مركب خوفو » رسمياً .. وأصبح منذئذ مزاراً للجمهور من مصريين وأجانب .



الفصل الثانى

وثائق القصة الحقيقية للعثور على المركب

أعرف تماماً أن هذا الموضوع سباحة ضد التيار.. والتيار حين يكون جارفاً قد يؤدي إلى الغرق، أو يتسبب على الأقل في وجع القلب .

ولكن ما العمل إذا كانت هذه السباحة ضد التيار، هى الطريق الوحيد للوصول إلى شىء ثمين اسمه الحقيقة، أحاطت به لجج من الاشاعات والافتراءات والأكاذيب .. ؟

هل يمكن لأحد أن يقول الآن، وبعد مرور أكثر من أربع وثلاثين سنة: أن المرحوم كمال الملاخ لم « يكتشف » مراكب الشمس .. وأن الحكاية كلها كانت ضربة حظ جاءت مصادفة، ثم لفقت لها أغلفة براققة من الأقاويل والمناظر التمثيلية، أصبحت من طول ترديدها في الآذان، وعرضها أمام العيون، كأنها الحقيقة الخالدة التى لا تقبل الشك من قريب أو بعيد .. ؟!

إن الرد على مثل هذا السؤال لم يكن سهلاً ميسوراً .. فقد اقتضى الأمر بذل جهود كبيرة في البحث وتقصى الحقائق . وقد فرضت طبيعة البحث في هذا الموضوع صياغته في شكل « تحقيق » مدعم بالوثائق التى يستطيع القارئ أن يفندھا ويتفحصھا ليجد سبيله للوصول إلى الحقيقة ..

هى حكاية طويلة، غريبة فعلاً ومثيرة ..

وهكذا بدأت ..

□ عملية تجميل الهرم الأكبر

منذ الأربعينات ، وقبل تعيين المهندس كمال الملاخ بمصلحة الآثار المصرية ، وضعت المصلحة خطة لتنظيف وتجميل حرم الهرم الأكبر في جوانبه الأربعة . وذلك بإزالة الأنقاض والرمال وكسر الأحجار التي كانت متراكمة لارتفاعات مختلفة ، والتي كانت تعوق الرؤية وحركة الزيارة السياحية في المنطقة .

واستمرت عملية التجميل هذه ببطء يتناسب مع قلة أو كفاية بند الميزانية الذي كان يخصص لهذه العملية كل سنة .

وفي نوفمبر ١٩٥٢ ، بدأت أعمال التنظيف ورفع الركام عن الجانب الجنوبي للهرم الأكبر . وكانت هذه الركومات آنذاك تغطي تماماً أرضية هذا الجانب ، وترتفع إلى نحو عشرين متراً في بعض الأماكن . كما كانت تغطي تحتها بعض المصاطب والمدافن التي تقع على هذا الجانب من الهرم .

وقد تم رفع هذه الركومات من الأنقاض وكسر الأحجار في ٢٢ أبريل ١٩٥٤ وذلك بانتهاء صرف آخر قرش في بند الميزانية الذي كان مخصصاً لذلك الموسم . وقد تم هذا العمل تحت إشراف الأثرى محمد زكى نور مدير تفتيش آثار الهرم ، والمهندس كمال الملاخ المشرف على عمال الموقع ، ومعها بعض المساعدين الآخرين من أثريين ومهندسين .

ونتيجة لتنظيف هذا الرصيف الجنوبي للهرم ، ظهرت بقايا السور الذي كان يحيط بالهرم الأكبر من جميع جوانبه فيما عدا الجزء الذي كان يشغله المعبد الجناثرى الخاص بالهرم ، والذي يقع على الجانب الشرقى منه . وكانت بقايا هذا السور تدل على أنه قد بنى بطريقة غير متقنة ، وتتراكم على طول قاعدته من الجانبين ، كميات كبيرة من الرمال والأتربة وكسرات صغيرة من الأحجار . كان من المفروض إزالتها وتنظيف قاعدة السور تماماً . ولكن بند الميزانية الذي نفذ لم يسمح بالاستمرار في عملية الإزالة والتنظيف ، أودفع أجور العمال والمعدات .

وكان الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر الأستاذ بكلية الآداب بجامعة القاهرة مشرفاً عاماً على جميع الحفائر الأثرية التي تجرّها الجامعة بمنطقة الهرم . وقد وافق الدكتور عبد المنعم أبوبكر - بقرار شجاع - على تحويل الجزء المتبقى من ميزانية الحفائر التي كانت تجرّها جامعة القاهرة في ذلك الموسم ، لتمويل المراحل النهائية لعملية التجميل التي تجرّها مصلحة الآثار بالجانب الجنوبي من الهرم ، وبالتالي ، عاد العمال إلى رفع الأتربة والرمال التي كانت متراكمة على جانبي قاعدة السور .

□ من الخس عشر على الحفرتين ؟

كل من بقوا أحياء من رجال مصلحة الآثار الذين عاصروا عملية العثور على مركب خوفو، يقولون أن «الرئيس جرس يثى» ملاحظ العمال المكلفين بإزالة التربة والرمال من قاعدة السور، هو أول من لاحظ وجود الحفرتين . وكانت كل حفرة منها مغطاة بطبقة سميكة ومستوية من الملاط .

ونظراً لغياب الأثرى زكى نور مدير تفتيش المنطقة فى ذلك اليوم الموافق ٢٥ مايو ١٩٥٤ بسبب مرض إبنسته الصغيرة التى توفيت فى اليوم التالى .. أسرع الرئيس جرس يثى بالبحث عن المهندس كمال الملاخ لا بلاغه بالخبر .. مجرد صدفة فيها قدر كبير من سوء الحظ وحسن الحظ .

والحقيقة إنى تشككت فى هذه الواقعة . وفضلت أن أقطع الشك باليقين ، ولم يسترح ضميرى إلا بعد أن حصلت على نسخة من شهادة الوفاة الرسمية لابنة الأستاذ زكى نور، والتى كانت سبباً فى تغيبه عن الموقع فى يومى ٢٥ ، ٢٦ مايو ١٩٥٤ . وهو الغياب الذى فتح الفرصة من أوسع أبوابها أمام المهندس كمال الملاخ .

وفىما يلى بيانات هذه الشهادة الرسمية :

مصلحة الضرائب العقارية
جنوب القاهرة . رقم ٥٢١٥٠
محرر بمعرفة قسم المواليد . مجموعة رقم ١
شهادة قيد وفاة للوفات المقيمة قبل أول يناير ١٩٦٢
بيانات المتوفى :
اسم المتوفى ولقبه : وفاء
اسم الوالد ولقبه : زكى نور
اسم الأم ولقبها : أمينة طلبة
محل الوفاة : القصر العينى
قرية : السيدة أول . قسم : السيدة زينب . محافظة : القاهرة
تاريخ الوفاة كتابة : الساعة ٦ م . التاريخ : ستة وعشرون . الشهر : مايو . السنة : ألف وتسعمائة أربعة وخمسون .
١٩٥٤/٥/٢٦
نوع المتوفى : انثى
سن المتوفى : ثمانية سنوات
الحالة الاجتماعية : طفلة . المهنة : طفلة . الديانة : مسلمة .
[المتوفى مفيد بدفرواقعات الوفاة بكتب صحة السيدة أول محافظة القاهرة بتاريخ ١٩٥٤/٥/٢٧ تحت رقم ٢١٠٢ جزء ١٦٧ صفحة ١٦٠] .

□ عنهما عرف المهندس كمال الملاخ بالخبر

يقول الأستاذ أنيس منصور أنه كان جالساً مع كمال الملاخ في محل الإكسليور بشارع سليمان باشا حين جاءهما الرئيس جرس يني لإبلاغ كمال الملاخ بخبر العثور على الحفرتين . فأسرعوا جميعاً بالذهاب إلى الهرم .

وطلب كمال الملاخ من الرئيس جرس يني أن يتكتم على هذا الموضوع و يلزم الصمت تماماً ، وأن ينتقل العمال الذين كانوا يقومون بإزالة الرمال إلى العمل في مكان آخر بعيداً عن مكان الحفرتين . [وهذا الكلام ورد أيضاً في التحقيقات الإدارية التي أجريت فيما بعد] .

وبناء على أوامر المهندس كمال الملاخ أيضاً ، قام الرئيس جرس يني باحضار أحد الحجارين [واسمه محمد عبد العال] ، للقيام بكسر فتحة في إحدى الكتل الحجرية التي كانت تسد الحفرة الشرقية . وهي الكتلة رقم (٢٠) . وقد تم عمل هذا الكسر الذي وصف بأنه أقرب ما يكون إلى النقب العشوائي للصوصل المقابر في العصور القديمة ، وبأنه لا يمت إلى الأصول المرعية في عمليات الحفائر الأثرية التي تُجرى بطريقة علمية ، ذلك لأن من الواجب المفروض على من يريد أن يفتح مثل هذه الحفرة ، أن يرفع الأحجار الصغيرة الثلاثة التي تسمى « المفاتيح الحجرية للحفرة » بلغة المعمار . وهي الأحجار التي كانت مرصوفة فوق بعضها بالطرف الغربي للحفرة .

وعلى أية حال فقد استمرت عملية الكسر طول النهار والليل حتى ظهر اليوم التالي ٢٦ مايو ١٩٥٤ حيث شوهدت أجزاء المركب التي كانت مدفونة بداخل الحفرة ، لأول مرة بعد ما يزيد على ستة وأربعين قرناً من دفنها . وفي لمح البصر دخل كمال الملاخ بؤرة الاهتمام وذاع صيته في الصحافة العالمية أولاً ثم في الصحافة المصرية بعد ذلك . خصوصاً في صحيفتي الأخبار وأخبار اليوم ومجلة آخر ساعة وصحيفة الجمهورية . وأصبحت أخباره ومشكلاته مع مصلحة الآثار المصرية ورجالها محل نقاش وجدل واسع لفقت فيه الأسباب والأسانيد .

وقد رجعت إلى دار الكتب للإطلاع فيها على المجموعات السنوية لتلك الصحف والمجلات التي صدرت في أعقاب الإعلان عن العثور على ما سموه « مراكب الشمس » . وقرأت مئات الأخبار والموضوعات ذات العناوين الضخمة المشيرة ، والتي وصف بعضها المهندس الأثرى كمال الملاخ بأنه أعظم المكتشفين الأثرين في القرن العشرين .

وقد رسخت تلك المقولة تماماً على مدى ما يقرب من ثلاث وثلاثين سنة حتى أصبحت من المسلمات . إلى أن حدث في أواخر عام ١٩٨٧ أن أجريت إحدى التجارب العلمية على محتويات الحفرة الثانية التي لم تفتح بعد .

□ حملة اعلامية جديدة

وبمجرد الإعلان عن بدء هذه التجربة العلمية وإصدار البيان الخاص ببعض نتائجها المبدئية ، قامت القيامة وكأن شيئاً لم يكن في الحسبان قد حدث ، أو كأن جريمة شنيعة قد ارتكبت .. لقد انبهرى المرحوم كمال الملاخ مقررأ «أنهم» قد سرقوا كشفه العلمى لمراكب الشمس .. وأخذ يجند العديد من الصحفيين الباحثين عن الإثارة ، سواء ممن لهم معرفة بشئون التاريخ والآثار ، أو ممن لا صلة لهم بهذه الشئون إطلاقاً ، لإثارة موضوع سرقة الكشف عن مراكب الشمس ونسبته إلى غيره .

وكان قضاء الله أن مات كمال الملاخ بعد أيام قليلة من بدء تلك الحملة . وكانت النتيجة أن ازدادت تلك الحملة استعاراً . واشترك فيها الجميع من الذين كتبوا وأبثوا . وبدأ سيل من الاتهامات يلقي جزافاً .. وثار تساؤل جديد : من هو المكتشف الحقيقى لمراكب الشمس ؟

وتبنت مجلة أكتوبر هذا التساؤل ، وبدأت في نشر حملة ساخنة من المقالات الأسبوعية التى تناولت « ملف مراكب الشمس » بكامله ، ولكن من زاوية التأييد المطلق لكمال الملاخ في كل ما كان يقوله أو يدعيه .

ومن واقع النقد البصرى لبعض مقالات تلك الحملة ، نشير إلى ما لاحظناه أساساً أن هذه المقالات لم تكن في البداية لوجه العلم خالصاً ، وإنما دُبِّجَ أغلبها بقصد الانتقاد والهجوم على من كان يشغل منصب رئيس هيئة الآثار وقتئذ ، باعتباره كان مسئولاً عن الوقوف في وجه كمال الملاخ والزامه حده ، بالنسبة للتجربة العلمية التى أجريت على الحفرة الثانية .

ونشير من الآن إلى أن مجلة أكتوبر قد تراجعت عن الادعاء بأن كمال الملاخ هو مكتشف مراكب الشمس ، وذلك في مقال كتبه رئيس تحريرها الأستاذ صلاح منتصر بعنوان : « لوجه الحق والتاريخ .. هذه هى الحقائق الكاملة لاكتشاف مراكب الشمس » . بل واعترفت المجلة أيضاً بأن اطلاق اسم « مراكب الشمس » على مراكب خوفو ، كان من قبيل الخطأ والتسرع الذى وقع فيه كمال الملاخ . وذلك على النحو الذى سنبينه فيما بعد .

وقد يكون المجال هنا لا يحتمل أن نفند ما جاء بجميع مقالات تلك الحملة الساخنة واحداً بعد آخر . ولذلك فسوف نكتفى بالإشارة إلى أهمها وأكثرها احتفالاً بالموضوعية التى تقوم على أسباب غير حقيقية أو ملفقة وغير موضوعية .

□ شهادة من أمريكا

في العدد ٥٧٩ من مجلة أكتوبر الصادر بتاريخ ٢٩ نوفمبر ١٩٨٧ ، نشر مقال للأستاذ حمدى فؤاد مدير مكتب جريدة الأهرام فى واشنطن ، تحت عناوين ضخمة ومثيرة ، هى على وجه التحديد :

« اكتوبر تفتح ملف مراكب الشمس والآثار.. الصحفى الذى كتب أول خبر عن الكشف يدلى بشهادته من أمريكا .. » .

وذكر الأستاذ حمدى فؤاد أنه كان أحد أطراف ثالوث صحفى مكون منه ومن الأستاذين كمال الملاخ وأنيس منصور . وأنه فى ذلك الوقت — سنة ١٩٥٤ — كان يعمل مساعداً لكينيث لاف ، مراسل جريدة نيو يورك تايمز لقاء مبلغ شهرى قدره عشرين جنياً . فى الوقت الذى كان يعمل فيه صحفياً بجريدة الأهرام مقابل عشرين جنياً أخرى .

وقال الأستاذ حمدى فؤاد فى شهادته :

« لفائى بالملاخ — فى أواخر الأربعينات — كان صدفة . كنت طالباً فى كلية الآداب ، ورأيت ضابطاً طويل القامة ، عارى الرأس يسير كل يوم على قدميه عابراً كوبرى الجامعة ، وألقاه كل يوم بعد الدراسة عائداً من حيث جاء . » .

وهذا الجزء من الشهادة يوضح لنا نوعية المعلومات التى تتضمنها الشهادة بأكملها . فلو ترجمنا هذه المعلومات إلى أفعال مرئية ، لوجدنا صورة طريفة للأستاذ الشاهد وهو يقف كل يوم على كوبرى الجامعة ليشاهد الضابط الطويل العارى الرأس [وهذا فى حد ذاته يعتبر مخالفة عسكرية] .. ثم يلقاه كل يوم مرة أخرى وهو عائداً من حيث جاء ! .. ومن يمكنه أن يصدق أن كوبرى الجامعة كان موجوداً فى ذلك الوقت ؟ .. فمن المعروف أن تعديّة النيل أمام الجامعة كانت تَمُ آنذاك عن طريق المعديات والقوارب . أما كوبرى الجامعة فقد بنى عام ١٩٥٧ .. !

ويفخر الأستاذ حمدى فؤاد فى شهادته التى أرسلها من أمريكا ، بأنه حين علم بخبر اكتشاف كمال الملاخ للحفرتين ، أخفى هذا الخبر تماماً عن الدار الصحفية المصرية التى كان يعمل بها (!) وأسرع إلى رئيسه كينيث لاف مراسل نيو يورك تايمز وقال له ما نصه :

« يبدو يا أمير [هكذا] اننا حصلنا على سبق صحفى عالمى .. لقد توصل كمال الملاخ إلى شىء مدفون فى حفرة تحت أقدام الهرم الأكبر .. هرم خوفو .. وكعادة الأمريكان .. وكأسلوب عمل لمراسل أكبر جريدة وأهم صحيفة فى العالم ، أحضر كينيث لاف الكتب والمراجع العلمية [هكذا !!] وكاميرات التصوير ، وأسرعنا إلى كمال الملاخ لنقف معه .. » .

وقام الثالث الصحفي المصري ، ومعهم مراسل نيو يورك تايمز بكتابة أول برقية تخرج إلى العالم من القاهرة عن مراكب الشمس يوم ٢٥ مايو ١٩٥٤ وكان نصها كما يلي :

«أهرامات الجيزة - من كينيث لاف مراسل نيو يورك تايمز - أن عالماً مصرياً شاباً قد أزال (٦) أقدام من الحجر الرملي [وهذا خطأ لأنه حجر جيري] لكى يكشف عن أعظم أثر فرعونى يرجع إلى ٥٠٠٠ سنة ، عندما توصل إلى بحر تحت الأرض ، تشير كل الدلائل إلى أنه يفود إلى المقبرة الجنوبية للملك خوفوبانى الهرم الأكبر .. » .

ونستدل من هذا الجزء من الشهادة على مدى التزييف والكذب والجهل الذى تضمنته أول برقية صحفية تخرج إلى العالم من القاهرة ، وفيها اسم كمال الملاخ .

وبعد فتح الحفرة فى اليوم التالى - ٢٦ مايو ١٩٥٤ - قام كمال الملاخ بدعوة المراسل الأمريكى ومساعدته المصرى للمشاهدة ولكتابة خبر جديد آخر . وكان ذلك بحضور أنيس منصور . وقد نشرت هذه البرقية الثانية فى صدر الصفحة الأولى بجريدة نيو يورك تايمز . وقد حفلت هذه البرقية بدورها ببعض الأكاذيب والبيانات غير الصحيحة علمياً . وكان نصها كما نشره الشاهد كما يلي :

« اليوم .. وبعد ٥٠٠٠ سنة استطاع عالم آثار شاب اسمه كمال الملاخ عمره ٣٤ سنة أن يكتشف قارباً فرعونياً مدفوناً تحت الأرض تستقله روح الملك خوفو إلى السماء فى رحلة إلهية سماوية ، وذلك بعد أن أزاح المهندس الشاب ٥٥ قطعة من الحجر الرملي [وهذا غير صحيح لأن ما أزيح هو جزء صغير من كتلة واحدة من الحجر الجيرى لعمل الفتحة] لنجد برأ تحت الأرض وتحت أقدام الهرم الأكبر به مركب خشبى .. كأنه مستعد للإبحار فى رحلته السماوية ، ومجاديف القارب مثبتة على جانب القارب ومجموعة من الحبال ملفاة بداخله ، وكأننا نشم رائحة سفينة خشبية مستعدة للإبحار ... » .

وفضلاً عن التلفيق الواضح فى هذه البرقية ، قد تضمنت بيانات غير صادقة حين وصفت القارب وكأنه مستعد للإبحار والمجاديف مثبتة على جانبيه . فلم تكن المجاديف موضوعة على هذا النحو ، حيث كان المركب - ساعتها - مفككاً إلى ٦٥١ جزءاً مكوناً من ١٢٢٤ قطعة مرصوبة فوق بعضها بنظام دقيق فى ١٣ طبقة . فكيف يكون المركب مستعداً للإبحار فى هذا الشكل ١٢ ؟
و يقول الشاهد أيضاً :

« أن كينيث لاف كتب تقريراً عن العالم المصرى الصغير الذى أصبح من أكبر وأعظم الشخصيات فى ذلك الوقت ، ووصفه بأنه رجل أعزب خجول طوله ٦ أقدام ويعمل فى ٧ وظائف .. وهو أحد كبار النقاد فى عالم الفن [هكذا] وهورسام ومهندس وكاريكاتوريست وضابط احتياطى فى سلاح المهندسين وموظف فى مصلحة الآثار وله ركن فى صحيفة يومية كبرى ، وُلد فى أسبوط ويزهوبأنه من أصل فرعونى ، ويكتب بالعربية والهيروغليفة [هكذا] ويتحدث بالإنجليزية .. » .

ولكى يتم الإخراج الصحفى المثير لهذا الخبر ، فقد نشرت معه صورة مثيرة لكمال الملاخ بجوار فتحة الحفرة ، وهو يعصب رأسه بمنديل أبيض ليبدو كما لو كان قد أصيب بجرح أثناء قيامه بالكشف الأثرى العظيم .

وكان من نتيجة ذلك كما يقول الأستاذ حمدى فؤاد فى شهادته ، أن كينيث لاف قد فاز بجائزة أحسن محرر . وفاز الملاخ بجائزة قيمتها ٥٠٠ دولار . كما تلقى دعوة من جريدة نيويورك تايمز لزيارة أمريكا [وهذا أيضاً غير صحيح لأن الأستاذ كمال الملاخ كتب بنفسه أنه أوفد إلى أمريكا بأمر من الرئيس جمال عبد الناصر . وسنرجع إلى هذه النقطة فيما بعد] .

و يشير الشاهد أيضاً إلى أنه فى الساعة الثانية بعد ظهر يوم ٢٦ مايو ١٩٥٤ حين دعاهم الملاخ إلى الحفرة « كانت تنبعث منها رائحة غريبة وعنيفة تعكس عقب التاريخ ورائحة أخشاب الأرز والسيكامور المنبعثة من المركب ... » .

وربما كان الشاهد لا يعلم أن أخشاب السيكامور هذه ما هى إلا أخشاب « الجميز » . وربما فضل استخدام كلمة سيكامور لأنها رنانة وأكثر وجاهة !

لقد تمتع الشاهد بما سماه عقب التاريخ ، ولكنه لم يفتن إلى الآثار المدمرة التى حلت على أجزاء المركب الخشبية والنباتية نتيجة لهذه الفتحة المتسربة وغير العلمية ، التى تسربت من خلالها رطوبة تلك المواد ودخلت منها عوامل الجفاف والتأثيرات الضارة للمناخ الخارجى وذلك على النحو الذى سنعرضه فيما بعد .

□ الخبر فى الصحافة المصرية

وذكر الأستاذ حمدى فؤاد أيضاً : « إن العالم قد بدأ يسمع عن مراكب الشمس قبل أن تسمع بها مصر » . وذلك « لأن المصريين مشبعون بأخبار كثيرة عن آثارهم ولا يبرهم مثل هذا الخبر » . [وهذا افتراء كبير على المصريين لا يفتروا] . كما ذكر أيضاً أن الأستاذين الكبيرين مصطفى وعلى أمين قد عاتبا كمال الملاخ — الذى كان يعمل معها آنذاك — وحدثت شبه مشادة بينهما وبين المراسل الأمريكى بعد أن طلب صاحب دار أخبار اليوم الانفراد بالصور . واعترض كينيث لاف وهدد باللجوء إلى القضاء « !! » .

ويبدو أن الأمور قد غمضت كثيراً بذاكرة الشاهد ، فأعطى هذه الصورة التى لا تستقيم مع منطق الأمور .. ألم يكن فى وسع الأستاذين الكبيرين على أمين ومصطفى أمين أن يرسلوا « عشرين » مصوراً مع كمال الملاخ لتصوير مراكب الشمس التى اكتشفها ؟

وذكر أيضاً أن الأستاذ محمد حسنين هيكل تدخل فى هذا الموضوع ، وحصل على موافقة هذا المراسل الأمريكى « ! » على نشر صفحة فى آخر ساعة تحمل صوراً عن مراكب الشمس !

ولا ندرى كيف يراد بنا أن نعرف أن الأمور كانت تسير بهذا الشكل الغريب .. وإذا تتبعنا الأعداد الصادرة من جريدتى « الأخبار » و « أخبار اليوم » ومجلة « آخر ساعة » فى خلال ذلك السارىخ لوجدناها حافلة بأخبار اكتشاف مراكب الشمس .. وأطلقت على هذا الاكتشاف

العناوين المثيرة باعتباره أهم الاكتشافات الأثرية في القرن العشرين . وقد اعتبر الأستاذ محمد حسنين هيكل هذا الموضوع من أهم الخطبات الصحفية والإعلامية الناجحة ، كما تبصر فيه أبعاده السياسية .. وكانت رؤيته تلك ذكية وصادقة تماماً .

□ مركب خوفو ورجال الثورة

وقام الأستاذ هيكل باقناع رجال الثورة بالذهاب لرؤية «مراكب الشمس» وتصويرهم هناك للفوز بموضوع صحفي على قدر كبير من النجاح . وذهب بالفعل جمال عبد الناصر وكمال الدين حسين وجمال سالم وصلاح سالم لزيارة المراكب والتقطت لهم عشرات من الصور التي نشرت محلياً وعالمياً . وأغلب الظن أنهم اعتبروا أن ظهورهم في عمل مثير كهذا سيحقق لهم قدراً كبيراً من الشعبية والسمعة الإعلامية على المستوى الدولي ، خصوصاً بعد أن كان رجال الثورة قد خرجوا منتصرين من أزمة مارس ١٩٥٤ ، ولكنهم كانوا أقل شعبية من الذين هزموا في تلك الأزمة .

ولا شك أن ظهور المرحوم كمال الملاخ في تلك الصور قد ساهم في إعطاء الانطباع الذي أصبح يتأكد باستمرار يوماً وراء يوم ، بأنه صاحب أهم الكشوف الأثرية في القرن العشرين .

وهكذا أصبح كمال الملاخ معروفاً لدى رجال الثورة .. وكان السعداء والمحظوظون فقط في ذلك الزمن ، هم الذين يستطيعون الحصول على رضا أو انبساط رجال الثورة .. واستغل الملاخ هذه الفرصة بكل ما كان يستطيعه من قدرة وامكانيات .. وذهب أيضاً إلى القائ مقام أنور السادات ، وأقنعه بضرورة القيام بزيارة كشفه الأثرى العظيم .

وبالرغم من أن مصلحة الآثار في ذلك الوقت ، قررت إغلاق فتحة الحفرة لمنع تأثير المناخ الخارجي على المواد الأثرية المدفونة بداخل الحفرة ، وحتى تجهز المصلحة خطة العمل . وبالرغم من أن وزير المعارف آنذاك كان قد قرر أيضاً إغلاق فتحة الحفرة وعدم فتحها بأي شكل إلا بإذن سابق يصدر منه شخصياً ، إلا أن كمال الملاخ أمر بفتح الحفرة ليلاً ، ونزع أختامها وهدد الخفراء مستعيناً بسلطة ضابط صغير من ضباط الثورة هو اليوز باشى [النقيب] حسن نايل الياور الخاص للقائ مقام أنور السادات .

وقد عثرت في ملف مراكب خوفو على هذه الوثيقة الطريفة :

زيارة القائ مقام أنور السادات لحفرة المراكب في صحبة كمال الملاخ بتاريخ ٢٠/٧/١٩٥٤

ملف : ٥ - ٣ / ٢٦

مذكرة : من مكتب أمن منطقة الهرم برقم ١٢ - ٥٠/١/٣ بتاريخ ٢١/٧/١٩٥٤

مستعجل جداً

السيد المحترم مدير عام المصلحة .

نتشرف باخطار سيادتكم أنه حضر إلى التفتيش صباح اليوم محمد عبد المنعم شيخ خفراء آثار الهرم وأبلغنا بأن السيد القائم مقام أنور السادات ومعه السيد كمال الملاخ قد توجهوا أمس الثلاثاء ١٩٥٤/٧/٢٠ الساعة ٦ مساءً إلى مكان الكشف الجديد [مراكب الشمس بمنطقة الهرم] وأمر سيادته بفتح الحفرة التي تطل على مكان المركب .

وكذا اتصل بنا تليفونياً اليوم الساعة ٨ صباحاً بأمر رئيس الأهرام اسماعيل . وأخطرنا بذلك .

وكذا أيضاً اتصل بنا رئيس هجانة الهرم صباح اليوم وأخطرنا بمضمون ذلك . والجميع قرروا لسيادتهم في وقتها بأنه غير مسموح بفتح هذه الثغرة إلا بتصريح من سيادة الوزير . ولكن سيادتهم أصرروا على فتحها وقد فتحت . وعلمنا أنها قد سدت وأمضى عليها السيد كمال الملاخ . ومرفق طيه كتاب مؤرخ في ١٩٥٤/٧/٢٠ من السيد البيوزباشى حسن نايل ياور السيد أنور السادات بفتح الفتحة المشار إليها لمناسبة زيارة سيادته .

وهذا لسيادتكم للعلم والتصرف مع قبول فائق احترامنا .

مفتش آثار القاهرة
عن أمين منطقة الأهرام
[توقيع]

التأشيرات :

- ١- عرض على السيد المحترم المدير العام بالنيابة للكرم بالعلم واتخاذ اللازم [توقيع] .
- ٢- اتصلت تليفونياً بسيادة الوزير بخصوص هذا الموضوع فأفاد بأن سيادته لديه علم به [توقيع] .
- ٣- إذن بحفظ [توقيع] .

وجميع التوقيعات مؤرخة في ١٩٥٤/٧/٢١

□ ذهب الملاخ إلى أمريكا

وقال الأستاذ حمدى فؤاد فى شهادته أيضاً أن المرحوم كمال الملاخ قد تلقى « جائزة » من جريدة نيو يورك تايمز قدرها ٥٠٠ دولار، كما تلقى دعوة من نفس الجريدة لزيارة أمريكا . وهذا الجزء من الشهادة غير صادق ، ويتعارض تماماً مع نص الخطاب الذى أرسله كمال الملاخ إلى رئيس هيئة الآثار المصرية والمنشور فى مجلة اكتوبر العدد ٥٧٨ الصادر بتاريخ ٢٢ نوفمبر ١٩٨٧ ، وهو العدد السابق مباشرة للعدد الذى تضمن شهادة الأستاذ حمدى فؤاد . حيث نقرأ أن الرئيس جمال عبد الناصر هو الذى أمر بإيفاد الملاخ إلى أمريكا وذلك : « ليحاضر فى متاحفها الكبرى وجامعاتها ومنتدياتها الأثرية الحضارية من صيف ١٩٥٤ حتى خريف نفس العام » .

هذا ما ادعاه كمال الملاخ وكتبه بخط يده . وهو يتناقض تماماً مع شهادة الشاهد . وحقيقة الأمر أنه وصل إلى علم جمال عبد الناصر أن كبار رجال مصلحة الآثار المصرية ،

وكذلك « الارستقراطي » الدكتور عبد المنعم أبوبكر، يضطهدون كمال الملاخ لأسباب ترجع إلى الغيرة، بل وقيل أيضاً لأسباب أخرى « طائفية » ، الأمر الذى استفز جمال عبد الناصر وأثار استيائه ، فأمر بإيفاده إلى أمريكا .

وقد اتخذ جمال عبد الناصر هذا القرار بناء على نصيحة إعلامية من الأستاذ محمد حسين هيكل ، بينت له مزاياه وفوائده . ففى تلك الفترة من تاريخ الثورة ، كانت العلاقات المصرية الأمريكية سيئة للغاية . وكانت الثورة تريد أن تخطب ود أمريكا وتتقرب إليها . وكانت أفضل السبل لتحقيق هذا التقارب هو عمل حملة إعلامية تجذب أنظار الشعب الأمريكى إلى الآثار المصرية التى ينظر إليها هذا الشعب بعين التقدير .

وقد ربط جمال عبد الناصر بين هذه النصيحة الإعلامية وفكرة سياحية أخرى كان قد تقدم بها الأستاذ محيى الدين الشاذلى مدير مصلحة السياحة آنذاك . ويقول الأستاذ صلاح منتصر رئيس تحرير مجلة أكتوبر فى العدد ٥٨٠ الصادر فى ٦ ديسمبر ١٩٨٧ — وهو العدد التالى مباشرة للعدد الذى تضمن شهادة الأستاذ حمدى فؤاد : « إن محيى الدين الشاذلى الذى كان يمتلئ حماسة ونشاطاً فى ذلك الوقت وبرغب فى تنشيط السياحة إلى مصر، فكر فى استغلال الكشف الذى أصبح حديث العالم الخارجى بإيفاد بعثة لزيارة البلاد الأمريكية . وقد تكونت هذه البعثة من زكريا غنيم كبير مفتشى آثار سفارة ، وحسن صبحى المشرف على تدريب مديري مكاتب السياحة ، وكمال الملاخ . وكانت البعثة برئاسة محيى الدين الشاذلى » .

□ الفرق بين عملية « الكشف الأثرى » وواقعة « العثور على أثر »

من الأسس والمبادئ المعروفة فى علم الآثار Archaeology أن هناك فرقاً علمياً بين « عملية الكشف الأثرى » و « واقعة العثور على أثر » . فهناك فرق هائل بين عالم « يكتشف » منجماً للذهب نتيجة لقيامه بأجراء تجارب ودراسات علمية و جيولوجية ، وبين رجل « يعثر » فى الشارع مصادفة على حقيبة مملوءة بالذهب .

وفى العدد ٥٧٩ من مجلة أكتوبر الصادر فى ٢٩ نوفمبر ١٩٨٧ ، ذكر المستشار عبد الحميد يونس ، أن الأستاذ كامل الشناوى كان يداعب الملاخ بمناسبة اكتشافه لمراكب الشمس ويقول :

« ان ذلك إنما تم بطريق المصادفة البحتة ، وأن الذى بذل مجهوداً لذلك هو المهندس زكريا غنيم . ونظراً لمرضه أصبح الأمر من نصيب الملاخ ، وساعده على ذلك عمله بالصحافة فى الإعلان عن الاكتشاف . وكان الشناوى يتساءل بتهمك .. هل لو كسبت ورقة بالنصيب بعشرة آلاف جنيه اشتريتها بقرشين .. فهل تعد لأجل ذلك من رجال الاقتصاد ؟! » .

وبالرغم من أن ظاهر هذا القول هو المداعبة التى اشتهر بها المرحوم كامل الشناوى ، إلا أن هذا القول يحمل ظلاً من الحقيقة . فالأمر قد تم مصادفة باعتراف الجميع . كما أشيع فى أواخر

الخمسينات أن المهندس زكريا غنيم هو المكتشف الحقيقي لما يسمى بمراكب الشمس . وهذا القول ليس صحيحاً على إطلاقه ، إلا إذا أدخلنا في الاعتبار أن زكريا غنيم قد بدأ « عملية تجميل » الرصيف الجنوبي لهرم خوفو، وبذل جهده في ذلك لسنوات طويلة ، ثم نُقل إلى منطقة سقارة ، وأكمل كمال الملاخ عملية التجميل من بعده . وكان عملها منحصراً في مجرد الاشراف على أعمال العمال المكلفين بإزالة الأنقاض والأتربة والرمال وكسر الأحجار من منطقة الرصيف الجنوبي للهرم . إذ لم تكن هناك أية خطة موضوعة للكشف عن آثار أو عمل أية حفائر أثرية .

ومن المعروف في علم الآثار أن عمليات الكشف الأثرى عمليات منظمة علمياً ، ولها طرق وإجراءات شكلية وموضوعية معروفة جيداً لدى علماء الآثار والعاملين بها . وعلى سبيل المثال :

- * لا بد من الإعلان مسبقاً عن موضوع عملية الكشف وخطته .
- * لا بد من النص في التصريح أو الإذن بإجراء الحفائر الأثرية على حدود هذه الحفائر ومكان أو أمكنة إجرائها .
- * لا بد من التسجيل العلمى والتوثيق يومياً لمجريات عملية الحفائر الأثرية .
- * لا بد من وضع تقرير علمى بدراسة كل ما يتم اكتشافه دراسة مبدئية وأولاً بأول .
- * لا تتم عملية الكشف الأثرى في صيغتها النهائية إلا بعد قيام العلماء الذين قاموا بالكشف — خلال مدة أقصاها خمس سنوات — بالنشر العلمى عن الأشياء والمواد الأثرية التى تم اكتشافها .
- * يجب أن يتضمن هذا النشر العلمى ، كافة المعلومات التى يمكن استخراجها أو استنتاجها من المواد الأثرية ، وذلك بجميع الوسائل العلمية المتاحة . [وقد تطورت هذه الوسائل العلمية في العصر الحديث ، وبدأ استخدام أعلى مستويات الأجهزة التكنولوجية في عمليات التحليل الكربونى والطيفى والذرى ، بل وباستخدام أجهزة الاستشعار عن بعد والأقمار الصناعية] .

ولقد كان في وسع المرحوم كمال الملاخ أن يحول واقعة « العثور » مصادفة على مركب خوفو إلى عملية « كشف أثرى » مستوفية بعض الشروط العلمية ، لو كان قد كتب بحثاً علمياً واحداً طبقاً للشروط التى ينص عليها علم الآثار .

و يقدم الأستاذ صلاح منتصر في مقاله المنشور بمجلة أكتوبر العدد ٥٨٠ بتاريخ ٦ ديسمبر ١٩٨٧ ، أغرب تبرير لامتناع كمال الملاخ عن كتابة أى توثيق علمى عن المركب . فهو لا يبرر ذلك بالعجز الفعلى أو بفقدان القدرة على البحث العلمى ، بل يقول بالنص :

« لعمل كمال الملاح نفسه قد شك في أن يكون هذا المركب الذى اكتشفه من مراكب الشمس ، وهو ما جعله لا يقدم أى بحث علمى عنه ، لأن الأمانة العلمية كانت تقتضى منه أن يستبعد ما سبق أن أطلقه وأكسده وأصبح مرتبطاً به باعتباره « مكتشف مراكب الشمس » . ولو أنه جاء فى بحث علمى وشكك فى هذه المقولة لاهتزت صورته ، وأصبح عرضة للانتقاد المرير (١) » .

ألا يعنى هذا الكلام أن المرحوم كمال الملاح قد أخفى الحقيقة أو امتنع عن ذكرها على الأقل فى سبيل الاحتفاظ بالصورة غير الحقيقية والمعدومة الأساس والتي ضلل بها الناس باعتباره « مكتشف مراكب الشمس » فى حين أن الحقيقة هى أن العملية ليست عملية اكتشاف .. وأن المراكب ليست مراكب شمس .

□ كلمة عن زكريا غنيم

زامل الملاح كعضو فى البعثة المصرية التى أوفدتها الثورة إلى أمريكا لعمل الدعاية السياحية . وكان آنذاك يعمل أميناً لمنطقة آثار سقارة .

وقد ارتبط اسم زكريا غنيم « بالهرم الناقص » الذى اكتشفه فى منطقة سقارة ، مثلما ارتبط اسم كمال الملاح « بمراكب الشمس » . ولكن نظراً للضجة الإعلامية التى أثارها الملاح فى الصحافة العالمية والمحلية للدعاية عن نفسه باعتباره « مكتشف مراكب الشمس » فقد طغت تلك الحملة تماماً على أى ذكر للاكتشاف الأثرى « الحقيقى » الذى قام به زكريا غنيم .

ومن مفارقات القدر أن عمليتى زكريا غنيم وكمال الملاح قد تمتا فى موعد متقارب خلال عام ١٩٥٤ . وكان « اكتشاف » الهرم الناقص أسبق من « العثور » على ما سعى بمراكب الشمس . وتظهر سخرية القدر إذا عقدنا مقارنة بين عملية اكتشاف الهرم الناقص بسقارة التى قام بها زكريا غنيم طبقاً لخطة حفائر أثرية متعمدة ، بمعنى أنها كانت بكافة المعايير « عملية كشف أثرى » مستوفاة لكافة الشروط العلمية ، ومتضمنة التوثيق العلمى الذى حرره المكتشف للمواد الأثرية التى اكتشفها ، وبين واقعة « العثور » على الحفرتين التى قام بها المعلم جرس ينى وادعاها كمال الملاح لنفسه مقررأ بأن الحفرتين تحتويان على مراكب الشمس ، وهى تسمية خاطئة وغير حقيقية . وقد استغرقت الحفائر الأثرية التى أجراها زكريا غنيم نحو ثلاث سنوات متواصلة فى المنطقة الواسعة الأرجاء التى تقع إلى الغرب من هرم سقارة المدرج الذى بناه الملك زوسر [حوالى ٢٧٨٠ ق . م] . واكتشف خلالها سوراً حجرياً لم يكتمل بناؤه ، وكان مماثلاً تقريباً للسور الحجرى الذى يحيط بالمجموعة الهرمية الخاصة بالملك زوسر . ويبلغ طول هذا السور الجديد ٥٥٠ متراً و يبلغ عرضه ٢٠٠ متر . ومعنى ذلك أنه سور يحيط بمجموعة هرمية مجهولة (١) .

(١) الأهرامات المصرية . تأليف : الدكتور أحمد فخري . ترجمة : الدكتور أحمد فخري . من ص ٦٧ إلى ص ٧٦ .

وعلى هذا الأساس واصل زكريا غنيم حفائره الأثرية بداخل المنطقة التى يحيط بها السور، إلى أن اكتشف وجود هرم مدرج مدفون تحت الرمال، ولكنه كان ناقص البناء. ويتكون من مصطبة سفلى وجزء من مصطبة أخرى تعلوها. و يبلغ ارتفاع هذا الهرم الناقص نحو سبعة أمتار. وطول كل ضلع من أضلاع قاعدته نحو مائة وعشرين متراً. أى أنه لو كان هذا الهرم قد اكتمل بناء لكان حجمه قريباً من حجم هرم سقارة المدرج الذى بناه الملك زوسر.

واستمر زكريا غنيم فى حفائره حتى اكتشف مدخل الهرم ودهاليزه الداخلية وآباره، حيث تم العثور على الكثير من المواد الأثرية، منها بقايا ثور وبقايا بعض الطيور والحيوانات الأخرى، يبدو أنها كانت مقدمة كقربانين، بالإضافة إلى اثنتين وستين قطعة صغيرة من أوراق البردى وعليها كتابات ديموطيقية.

كذلك فقد تم اكتشاف دهليز آخر بداخل الهرم، وبه نحو مائة وعشرين مخزناً صغيراً تحتوى على أوانى حجرية كاملة وغير كاملة. وكانت مماثلة تماماً للأوانى الحجرية التى عثر عليها مدفونة تحت هرم زوسر. وكانت أهم المعلومات التى تضمنتها تلك الأوانى التى اكتشفت بالهرم الناقص، هى اسم الملك «سيخم-خت» صاحب هذا الهرم. وهو أحد ملوك الأسرة الثالثة [٢٧٨٠-٢٦٨٠ ق. م]. الذين اعتلوا عرش مصر بعد الملك زوسر.

ومن أهم الاكتشافات الأثرية التى تمت داخل الهرم الناقص، العثور على واحد وعشرين سواراً مصنوعاً من الذهب. بالإضافة إلى عقد ذهبى وملقاط من الالكتروم - وهو خليط من الذهب والفضة - وصندوق صغير من الذهب له غطاء على شكل محارة صدفية.

وفى حجرة الدفن التى تقع على مسافة اثنين وسبعين متراً من مدخل الهرم، وهى مستطيلة الشكل. طولها ٨ر٢٠ متراً وعرضها ٢ر٢٢ متراً وارتفاعها ٥ أمتار. وجد تابوت مصنوع من المرمر طوله ٢ر٣٧ متراً وعرضه ١ر٤٠ متراً وارتفاعه ١ر٨٠ متراً.

و يتميز هذا التابوت الفريد بأن له باباً فى أحد جوانبه، يمكن رفعه إلى أعلى أو خفضه إلى أسفل. وقد وجد هذا الباب مغلقاً ومثبتاً فى مكانه بالملاط. كما عثر فوق التابوت على بقايا باقة من الأوراق النباتية (٢).

وقد اعتقد زكريا غنيم فى البداية أنه سيجد مومياء الملك «سيخم-خت» مدفونة بداخل التابوت. ولكنه عندما فتح التابوت لم يجد فيه شيئاً. بل وتبين على نحو قاطع أن التابوت لم يستعمل فى الدفن إطلاقاً. الأمر الذى يحتمل معه أن يكون هذا الهرم الناقص، قد بنى فى الأصل ليكون ضريحاً. كما يحتمل أن يكون الملك «سيخم-خت» قد شيده ليدفن فيه، ولكن هذا الدفن لم يتم لأسباب ما زالت مجهولة. وعلى أية حال فإن أعمال الحفر بهذا الهرم لم تتم أو تستكمل. وبالتالي فلم تكتشف بعد كل أسرارهِ.

(٢) الدكتور أحمد فخري - المرجع السابق. نقلاً عن مقال لزكريا غنيم باللغة الفرنسية عنوانه:



■ الحفائر الأثرية التي أدت إلى اكتشاف الهرم المدرج الناقص بسقارة.



■ الهرم المدرج الناقص الذي اكتشفه زكريا غنيم
سنة ١٩٥٤، وكان مدفوناً تحت الرمال

□ وثائق أخرى من ملف خوفو

منذ أن انقضى كمال الملاخ على عملية اكتشاف مراكب الشمس وادعائها لنفسه ، ثارت زوابع عاتية حاول فيها بعض رجال الآثار وضع الأمور في نصابها السليم ، وبذلوا كل جهدهم في إبراز الحقائق العلمية ودحض الأكاذيب التي أصبح التصريح بها روتيناً يومياً في الصحافة المصرية ، وحاولوا أن يفرغوا للعمل العلمي الجاد الذي كان يتطلبه مركب خوفو المدفون مفككاً بالحفرة التي فتحت بجنوب الهرم .

وسنعرض فيما يلي مجموعة من الوثائق التي تثبت بأعلى صوت مدى الفوضى والتحدى والاستهتار الذي عاق العمل تماماً ، بل وجعله شبه مستحيل ، بسبب المواقف الغريبة التي اتخذها كمال الملاخ ، منذ لحظة العثور على الحفرة وقيامه بكسرها عنوة .

وقد يكون من الطريف أن نبدأ بعرض وثيقة طريفة عبارة عن إشارة تلجرافية أرسلها السيد / محمد دسوقي — الموظف بإدارة جامعة القاهرة إلى مدير عام مصلحة الآثار ليحتفظ فيها بحقه في الكشف عن المركب . وهذا هو نصها :

ملف : ٣ — ٢٦/٥

بتاريخ : ١٩٥٤/٦/٧

إشارة تلجرافية

مصلحة التلغراف والتليفونات المصرية .

مكتب التصدير : الجيزة سنترال

مرسلة إلى : السيد مدير مصلحة الآثار المصرية

قصر النيل بمصر

أرسلت برقم ٨٩٥٤٢ بتاريخ ٤/١٥ [١٩٥٤] طلب للإرشاد عن آثار بمنطقة الأهرام خاصة بالملك خوفو وأحتفظ بحقي كاملاً في هذا الكشف .

محمد دسوقي

إدارة جامعة القاهرة

التأشيرات :

— ترفق بالملف . ويرفق الطلب المشار إليه [توقيع بتاريخ ١٩٥٤/٦/٩]

— نظر . [توقيع المدير العام للمصلحة بتاريخ ١٩٥٤/٦/١٠] .

وفيما عدا هذه التأشيرات ، لم يرد ذكر لأي إجراء آخر اتخذ بشأن تلك الإشارة التلجرافية وما تضمنته .

وبعد أحد عشر يوماً من قيام الملاخ بكسر حفرة المركب ، استصدرت مصلحة الآثار قراراً صدق عليه وزير المعارف بالقرار الوزاري رقم ١٢١١١ بتاريخ ١٩٥٤/٦/٦ بتشكيل لجنة برئاسة السيد الدكتور عبد المنعم أبوبكر وعضوية السيد مدير الإدارة الهندسية بمصلحة الآثار ، ومدير التفاتيش والحفائر الأثرية بالمصلحة ، والسيد أمين منطقة الأهرام [محمد زكى نور] والسيد مساعد مدير الأعمال بالمنطقة [كمال وليم الملاخ] بالإضافة إلى من تستعين بهم هذه اللجنة من ذوى الخبرة . وذلك على أن تكون مهمة اللجنة « اقتراح برنامج العمل للحفر والصيانة ودراسة الآثار دراسة علمية صحيحة توطئة للنشر العلمى للعملية كلها » .

ولكن من الثابت طبقاً للوثائق الرسمية ، أن كمال الملاخ قد جر الكثير من المشاكل بإصراره على العمل وحده كما لو كان قد أنشأ مصلحة آثار خاصة به داخل مصلحة الآثار المصرية .

وكان الأثرى المرحوم محمد زكى نور أمين منطقة الأهرام هو أسوأ أعضاء هذه اللجنة حظاً . فلولا مرض ابنته ووفاتها يوم ٢٦ مايو ١٩٥٤ كما سبق أن أثبتنا ، لما تجرأ كمال الملاخ على الاقدام على كسر الحفرة ، ولتغيرت الصورة التى رسمها الملاخ لنفسه فى الصحافة العالمية والمحلية باعتباره « مكتشف مراكب الشمس » وأكبر مكتشف أثرى فى القرن العشرين كما قيل فى الصحف المصرية فى ذلك الوقت .

ولهذا فقد شعر الرجل أن أحد مرؤوسيه قد سلبه كل حقوقه الإدارية والفنية والأثرية المخولة له بحكم اختصاصاته الوظيفية ، كما شعر بجحيم من الغيرة ينهش فى نفسه ، حين لمع نجم الملاخ بلا أساس ، وحين انطفأ نجمه هو بضربة قاضية من ضربات القدر . وبدأ الرجل يشكو من الوضع الظالم الذى أصبح يعيش فيه ، ومن الوضع الزائف الذى حققه الملاخ لنفسه . وفيما يلى نموذج من شكاواه :

شكوى الأستاذ محمد زكى نور
المقدمة إلى : الأستاذ مدير عام الآثار
بتاريخ : ١٩٥٤/٧/١٧
ملف : ٥ - ٢٦/٣

السيد الأستاذ مدير عام الآثار

تحية واحتراماً وبعد . فلا شك أن سيادتكم خير من يقدر مدى القيمة العلمية للكشف الجديد [مراكب الشمس] بمنطقة أهرام الجيزة ، الذى ذاع أمره فى أنحاء العالم فكان خير دعاية لمصر لولا ما لابس من دعاية مغرضة قام بها السيد كمال الملاخ مساعد مدير الأعمال لشخصه مستغلاً فى ذلك عمله بالصحافة .

ولقد سبق أن أمر السيد الدكتور وزير المعارف مشكوراً بوقف هذه الدعاية ، حتى فوجئت ببيان أصدره السيد الملاخ على صفحات جريدة الجمهورية الغراء صباح يوم ١٩٥٤/٧/١٢ نسب فيه الكشف إلى نفسه فقط ، علاوة على تناوله موضوع السيدة التى رأت كنز الفراعنة فى الحلم ، مع أن هذا كان فى صيف العام الماضى ، وأشرف على فحصه تفتيش آثار القاهرة والجيزة للاختصاص ولا دخل للسيد كمال الملاخ فيه .

وهذا النشر في موضوع مراكب الشمس يخالف ما ورد في البيان الذي أصدرته المصلحة في المؤتمر الصحفي الذي عقد في ١٩٥٤/٦/٧ . كما لا يتفق وما جاء في الفقرات الأولى من الأمر الإداري رقم ٢٣٥٧ المؤرخ في ١٩٥٤/١٠/٥ الخاص بتنظيم الأعمال بمنطقتي أهرام الجيزة وسقارة وهذا نصها :

١ - تنبثق جميع الأعمال الإدارية في كل من المنطقتين أمين المنطقة . وعليه أيضاً أن يشرف اشرافاً تاماً على جميع الأعمال الفنية الخاصة بمصلحة الآثار.

٢ - يكون لدى حضرة أمين المنطقة الموظفون اللازمون لمساعدته في تأدية عمله من أثريين ومعماريين ورسامين . على أن يكون مقر عملهم في المنطقة نفسها ، ويكونون مسئولين أمامه في جميع أعمالهم .

كذلك جاء في اليوم التالي على صفحات هذه الجريدة أنه تقرر سفر السيد كمال الملاخ مع زميلي السيد زكريا غنيم أمين منطقة سقارة إلى أمريكا بشأن الكشف الجديد . وهكذا يكتسب السيد كمال الملاخ حقوقاً نتيجة نسبة هذا الكشف لنفسه فقط .

لذلك رأيت أن ألبأ إلى عدالة سيادتكم لوضع الأمور في نصابها ، حيث أنني المسئول الأول رسمياً وعملياً عن هذا الكشف باعتباري أميناً للمنطقة ومتساوياً وزميلياً للسيد زكريا غنيم في الاختصاصات والحقوق . كما أرجو وضع حد لكل هذه الأمور احقاقاً للحق .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام .

١٩٥٤/٧/١٧

محمد زكى نور
أمين منطقة الأهرام

وجميع من بقوا أحياء من رجال الآثار الذين عاصروا عملية العثور على مركب خوفو، يقولون أن مصلحة الآثار قد وقعت في حيرة فعلاً . ففي الوقت الذي كانت المصلحة تحاول التغلب على الصعاب التي كان يشيرها كمال الملاخ أمام عمل اللجنة ، وتحاول أن تجعل العمل العلمي مستمر بشكل لائق ومنضبط ، كان الملاخ يزداد لمعناً على صفحات الصحف والمجلات المصرية ، وكان يزداد اقتراباً من رجال الثورة .

وحاول محمد زكى نور أن يبلغ شكواه إلى المناصب العليا بالدولة ، وجرب حظه مع رئيس الوزراء ، فأرسل إليه البرقية التالية :

إشارة تلغرافية

مصلحة التلغراف والتليفونات المصرية

مكتب التصدير : عدلى باشا مصر

مرسلة إلى : سيادة رئيس مجلس الوزراء - مصر

تعذر على مقابلة سيادتكم لكثرة مشاغلكم وكنت أود الاحتكام إلى عدالتكم في موضوع الكشف عن مراكب الشمس بالهرم الذي يتفرد به المهندس كمال الملاخ مع انى المسئول الأول عن هذا الكشف بحكم الواقع ومقتضى قرار وزارة المعارف رقم ٨٦٩١ في ١٩٤٩/١١/١٤ والصادر به أمر إداري رقم ٢٣٥٧ بتاريخ ١٩٥٣/١٠/٥ وكما تنطق

بذلك المستندات الرسمية بمصلحة الآثار وقد اغتصب السيد الملاخ جميع حقوقى دون سند واكتسب لنفسه ميزات عملية ليست من حقه كالسفر إلى أمريكا واشراكه في مواكب التحرير على انه المكتشف مستغلاً عمله بالصحف للدعاية لشخصه . لذلك ألجأ إلى عدالتكم ملتصاً بالانصاف في عهد النور لأتساوى مع زميلي أمين منطقة سفارة صاحب الكشف الجديد لسفارة والذي لم ينازعه في حقوقه مرؤوس له .

زكى نور - أمين منطقة الأهرام

ومع ذلك فقد استمر كمال الملاخ في السير في الطريق الذى رسمه لنفسه ، واستمر محمد زكى نور في المعاناة ، إلى أن اضطر إلى تقديم استقالته من عضوية اللجنة التى حوّل الملاخ العمل فيها إلى نوع من الجحيم لا يطاق .

ملف : ٥ - ٢٦/٣

مصلحة الآثار

إدارة التفاتيش والحفائر

السيد المحترم مدير عام مصلحة الآثار

أتقدم لسيادتكم بطلب اعفائى من العمل في اللجنة المكونة للعمل في المراكب المكتشفة بجوار هرم خوفو إذ أن السيد كمال الملاخ مساعد مدير أعمال المنطقة بعد عودته من الخارج بدأ في الخروج على النظم ومخالفة أبسط قواعد التعاون بأن أباح لنفسه منفرداً الكتابة لسيادتكم بطلب العمل ليلاً دون اخطار اللجنة في حين أن الأمر لا يتطلب ذلك . ثم أباح لنفسه إنارة المأوى الخشبي بالكلوبات مساء أمس . ولعل خطورة ذلك لم تتسرب إلى ذهن سيادته أولم يقدر الخطورة التى قد تنجم عن مثل هذا العمل في الوقت الذى تقرر فيه منع التدخين .

وإني ازاء ذلك أرجو من سيادتكم قبول اعتذارى عن الاشتراك في هذه اللجنة .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام .

في ١٩٥٤/١١/٢١

مدير التفاتيش والحفائر

[توقيع]

التأشيرات :

— ترفع للسيد المحترم الوزير مع مذكرتى الخاصة بتنظيم الأعمال في هذه المنطقة .

مدير عام مصلحة الآثار

[توقيع]

ولم تكن استقالة محمد زكى نور هذه الاستقالة الوحيدة من عضوية اللجنة ، بل لحقتها في نفس التاريخ استقالة رئيس اللجنة الأستاذ الكبير الدكتور عبد المنعم أبوبكر ، الذى أحس بالاهانات والاستهتار بتنظيم العمل وعدم احترامها ، والطريقة المتعالية التى كان يتعامل بها الملاخ مع أعضاء

اللجنة ، والسلطات الغربية التي ادعاه لنفسه واخذ يارسها في العمل دون وازع من العلم والضمير. لذلك فقد اضطر الدكتور عبد المنعم أبوبكر إلى تقديم الاستقالة التالية :

استقالة الدكتور عبد المنعم أبوبكر

ملف : ٥ - ٢٦/٣

بتاريخ : ١٩٥٤/١١/٢١

السيد المحترم الأستاذ الكبير مصطفى عامر
مدير عام مصلحة الآثار

تحية طيبة وبعد . فقد اجتمعت بالأمس لجنة دراسة المركب المكتشفة إلى الجنوب من الهرم وكان اجتماعها يهدف إلى اتخاذ قرارات لبدء رفع المجاديل التي تغطي مكان المركب .
ولقد رأيت من واجبي أن أعطي أوامر مشددة بمنع التدخين إطلاقاً في داخل المأوى . وهو كما تعلمون سيادتكم مشيد من أخشاب ومغلف بالواح رقيقة من « خشب الورق » أي أنه قابل للاشتعال بسهولة .
وحدث أن علمت بعد ظهر البارحة بأن السيد كمال الملاخ مساعد مدير أعمال الهرم وعضو اللجنة سيستقبل ضيوفاً في المساء ، وأنه أمر ملاحظ الأعمال « جرس بنى » بإعداد الأسلاك الكهربائية توطئة لإضاءة المأوى ليلاً . فنبعت هذا خوفاً من حدوث أي تماس بين هذه الأسلاك ، خاصة وأنها تعتبر وسيلة وفتية للإضاءة يجب تجنبها على قدر المستطاع .
ولكن للأسف الكبير لجأ السيد الملاخ إلى طريقة خطيرة وهي إضاءة المأوى الخشبي بمصابيح [كلوتسات] تضاء بالكيروسين . وفي هذا التصرف استهتار مشين . فنحن نعرف جميعاً الأخطار التي تنجم باستمرار عن استعمال هذه المصابيح .

ولذلك أعتقد أن في الأمر شيئاً يدعو إلى رجاء سيادتكم اعفائي من رئاسة هذه اللجنة . فكما تعلمون سيادتكم فإنني لم أقبل الاشراف على هذا المشروع إلا لهدف واحد ، هو وضع خبرتي الطويلة تحت تصرف اللجنة حتى نستطيع نشر هذا الكشف نشرًا علمياً صحيحاً . ولكن شعوري المستمر بامعان السيد كمال الملاخ في عدم التعاون بل وفي التحدي ، وهو بالذات أحد تلاميذي ، يدفعني إلى أن أقدم لسيادتكم هذه الاستقالة ملحاً في التفضل بقبولها ، فليس هناك من فائدة ترجى من تحميل هذه المسؤولية الثقيلة مع جميع أعضاء اللجنة ، في وقت أرى أن السيد الملاخ لا يألو جهداً في أن يتبع طريقاً خاصاً دون المشاركة في المسؤولية .

وتفضلوا يا سيدي المدير بقبول وافر الاحترام

عبد المنعم أبوبكر
أستاذ الآثار بجامعة القاهرة

تأشيرات من مدير عام مصلحة الآثار :

— ترفع للسيد المحترم الوزير مع مذكري الخاصة بتنظيم الأعمال في هذه المنطقة .

مصطفى عامر

لقد شعر أعضاء اللجنة بالاحباط المستمر بسبب موقف كمال الملاخ الذي استمر في تلميع نفسه وجنى ثمار الادعاء بأنه « مكتشف مراكب الشمس » وذلك على حساب العمل والجهد



■ في الوقت الذي كان فيه رجال مصلحة الآثار يبذلون كل جهودهم الصادقة ، وحرصهم البالغ على الأثر، مستخدمين ما وسعهم من أسس علمية في المحافظة على أجزاء المركب ، ويزيلون ما علق بها من أتربة الزمن ، كان غيرهم يبذل كل جهده لتلميع نفسه على أساس وهمي باعتباره أكبر مكتشف الآثار في القرن العشرين ، وصاحب « اكتشاف مراكب الشمس » التي تدل الوقائع الحقيقية على أنها وجدت مصادفة ، وتدل الحقائق العلمية على أنها ليست مراكب شمس !

الذى يبذلله أعضاء اللجنة طول الوقت لمحاولة تسجيل المواد الأثرية المدفونة بداخل الحفرة ودراسة سبل صيانتها ، ودراسة أفضل الطرق الهندسية لرفع الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة ، والطرق المناسبة لرفع الأخشاب والحصير والحبال ومكونات المركب وأجزائه الأخرى .
وعلى سبيل المثال ، فقد حدث أن سمع أحد الخفراء المعينين لحراسة منطقة حفرة المركب ، دوىاً بداخل الحفرة ، فأبلغ هذا الحادث إلى أمين منطقة الأهرام . وكان التقرير الرسمى التالى :

حدوث دوى فى حفرة المركب

ملف : ٢٦/٣ - ٥

بتاريخ : ١٩٥٤/١٠/٢٦

محضر

بناء على التبليغ الذى تم اليوم ١٩٥٤/١٠/٢٦ من السيد محمد زكى نور أمين منطقة الأهرام إلى السيد الدكتور عبد المنعم أبوبكر رئيس لجنة دراسة المراكب عند سماعه من إمام خفير الآثار المكلف بحراسة منطقة المراكب المكتشفة حديثاً جنوب الهرم الأكبر عن حدوث دوى مساء ١٩٥٤/١٠/٢٥ فى منطقة المراكب ، قامت لجنة من المصلحة مكونة من :

١ - الدكتور عبد المنعم أبوبكر

٢ - السيد زكى

مدير إدارة التفاتيش والحفائر .

٣ - السيد طه الشلتاوى

كبير المهندسين .

٤ - راشد نوير

كبير المفتشين .

٥ - محمد زكى نور

أمين منطقة الأهرام .

٦ - صلاح عثمان

مهندس منطقة الهرم .

٧ - [كما اشترك الدكتور أحمد فخرى الأستاذ بجامعة القاهرة] .

بفتح الثغرة بحضورهم وقاموا جميعهم بمعاينة ما يأتى :

أولاً : الجانب الواقع إلى الغرب من الثغرة (على يمين الناظر) لم يحدث به أى تغييرات ملحوظة .

ثانياً : الجانب إلى الشرق من الثغرة تبين أنه قد سقطت عدة قطع بعضها من الملاط الذى يملأ بعض الفراغات بين الأحجار والبعض الآخر من قطع صغيرة متساقطة من الأحجار نفسها قد تناثرت بشكل واضح فوق سطح المركب وخاصة بعد أن قمنا جميعاً بمقارنة الصور الفوتوغرافية التى أخذتها مجلة لايف والمحفظة بكتب اللجنة بالأهرام مع ما شاهدناه .

ثالثاً : يبدو واضحاً أن جزءاً من الجمدال ١٧ [من الشرق إلى الغرب] قد بدأ يتفصل من الحجر ويهدد بالسقوط بين وقت وآخر . وقد قرر السيد طه الشلتاوى بأن هذا الجزء يهدد إذا سقط ليس فقط السطح العلوى للمركب بل أيضاً يهدد نفس الجمدال ، إذ يحتمل أن يكون بنفس هذا الجمدال بعض العيوب تسبب فى انفصال هذا الجزء .

ولهذا ترى اللجنة المبادرة بالتمجيل برفع مجدال الثغرة ورقم ١٧ [من الشرق] واستبدالها بغطائين محكين من الخشب كما يتراءى للسادة المهندسين .

[توقيع]
جميع أعضاء اللجنة

التأشيرات :

— السيد رئيس لجنة الاشراف على المراكب .
للتفضل بعرض الموضوع على السادة أعضاء اللجنة بعد عودة السيد مدير الإدارة الهندسية من الاسكندرية . مع رجاء العناية بدراسة الموقف بدقة في ضوء :

- ١ - ما سبق أن تقرر من ضرورة اتمام الأعمال الخارجية وبخاصة المأوى والمعمل .
- ٢ - ضرورة وجود السيد رئيس المعمل الكيماوى استعداداً لعلاج وصيانة ما يتطلب العلاج السريع .
- ٣ - الخطر القائم من سقوط الجزء المنفصل من المجدال ١٧ في حالة رفعه وهى عملية هندسية تحتاج اجراءات واقية . مع الشكر.

مدير عام مصلحة الآثار
[توقيع]



وبطبيعة الحال ، فلم يقبل الأستاذ الكبير مصطفى عامر مدير عام مصلحة الآثار استقالة رئيس اللجنة وأحد أعضائها البارزين ، إذ أن معنى ذلك توقف العمل تماماً وانحيار المشروع الذى أخذته مصلحة الآثار على عاتقها نحو عرض المركب عرضاً متحفياً .

وعلى هذا رفع مدير عام المصلحة مذكرة إلى وزير التربية والتعليم بالخلافات والمشاكل التى تسببت فيها تصرفات كمال الملاخ ومحاوله الادعاء بأنه المكتشف الوحيد لمراكب الشمس ، وترديد هذا الادعاء بصفة مستمرة بالصحافة المصرية والعالمية ، بسبب صلاته وعلاقاته برجال هذه الصحافة ، الأمر الذى أدى إلى توقف العمل بسبب استقالة رئيس اللجنة وأبرز أعضائها . وطلب مدير المصلحة من الوزير عدم التصديق على قبول هاتين الاستقالتين ، والموافقة على وضع تنظيم بالاشراف على مركب خوفو المكتشفة بجنوب الهرم . وهو الأمر الذى تؤكد بالتفصيل الوثيقة التالية :

مصلحة الآثار
مكتب المدير العام
رقم : بدون
بتاريخ : - / ١١ / ١٩٥٤

مذكرة
مرفوعة من مدير عام مصلحة الآثار
إلى السيد وزير التربية والتعليم
بشأن
تنظيم الاشراف على المركب المكتشفة في منطقة أهرام الجيزة

في صيف سنة ١٩٥٤ كشفت المصلحة عن مركبين خشبيين في حفرتين اعدتا لها في صخور الهضبة في جنوبي الهرم الأكبر بالجيزة . وقد جاء هذا الكشف نتيجة لبرنامج تجميلي وضعت المصلحة هدف إلى تنظيف المنطقة المحيطة بالأهرام ورفع الأتربة المتراكمة حوله . وكان يقوم بالاشراف على تنفيذ هذا البرنامج السيد محمد زكى نور أمين المنطقة والسيد كمال الملاح مساعد مدير أعمال المنطقة ومعاونة السيد صلاح عثمان .

وعلى الرغم من أن المصلحة أعلنت في بيانها الرسمي أن العمل كان يجرى تحت اشراف السيدين المذكورين ، وعلى الرغم من أن البرنامج هو برنامج المصلحة وأن الكشف هو كشفها ، فقد حدث بالأسف خلاف شديد بين الاثنين واجتهد أحدهما على الأقل أن يستأثر بهذا الكشف وينسبه إلى نفسه .

وازاء هذا أصدر السيد وزير التربية والتعليم السابق القرار الوزاري رقم ١٢١١١ بتاريخ ١٩٥٤/٦/٦ بتشكيل لجنة برئاسة السيد الدكتور عبد المنعم أبوبكر رئيس قسم الآثار بجامعة الاسكندرية سابقاً ومدير حفائر تلك الجامعة بمنطقة أهرام الجيزة ، وعضوية السادة مدير الإدارة الهندسية بمصلحة الآثار ومدير التفاتيش والحفائر بها وأمين منطقة الأهرام ومساعد مدير الأعمال بها ، على أن تكون مهمة اللجنة اقتراح برنامج العمل للحفر والصيانة ودراسة الآثار دراسة علمية صحيحة نوطشة للنشر عنها على أن تستعين اللجنة بمن ترى الاستعانة بهم من ذوي الخبرة . وعلى أن ترفع اقتراحاتها لمدير عام المصلحة لاعتمادها قبل التنفيذ .

وقد قامت اللجنة بواجبها على خير وجه ، ونفذت البرنامج الذي أقرته المصلحة لحماية الآثار المكتشفة وصيانتها ، وأعدت العدة لرفع الأحجار عن أحد المركبين بعد أن اتخذت كل الاحتياطات اللازمة للمحافظة على الآثار ودراستها علمياً .

والآن وقد انتهت مرحلة الاعداد والتجهيز وبدأت مرحلة الصيانة والدراسات الجديدة ، ونظراً لظهور خلاف جديد بين السادة أعضاء اللجنة والسيد كمال ولیم الملاح بسبب التنازع على السلطة ، مما أدى إلى رفع كل من السيد رئيس اللجنة والسيد مدير التفاتيش والحفائر استقالتهما منها ، ونظراً للمسؤوليات الخطيرة التي ستواجهها المصلحة منذ اليوم ازاء هذا الكشف من ضرورة وضع الضمانات الكافية لعدم تسرب الآثار إلى الخارج أو امتداد الأيدي إليها ، خصوصاً وأن المنطقة تجاور قرية نزلة السمان التي عرف عن أهلها أنهم يتاجرون في الآثار ، وضرورة الاحتياط من خطر الحريق لأن المركب من الخشب والمأوى الذى أنشئ لحمايتها أثناء العمل هو أيضاً من الخشب ، وحرصاً على سمعة البلاد في الداخل والخارج ، فإننى أتشرف بتقديم الاقتراحات الآتية :

- ١- الابقاء على اللجنة كما هى ودعمها بضم عناصر أخرى إليها إذ أن الدراسة تقتضى وجود الأثرى واللغوى والمهندس المعماري والأخصائى فى فن صنع المراكب والكيميائى والمرمم فى اللجنة .
- ٢- توزيع الأعمال الفنية والعلمية بواسطة اللجنة على أعضائها كل فى حدود اختصاصه ، ولجنة أن تستعين بمن ترى الاستعانة بهم تمهيداً لإعداد النشر العلمى مستقبلاً .
- ٣- تركيز الأعمال الخاصة بالحراسة والاحتفاظ بمفاتيح المأوى ومفاتيح الخزن واختيار الملاحظين ورئيس العمل والعمال وتحديد عددهم والوقاية من الحريق وفتح وغلق المأوى فى يد شخص واحد وليكن السيد رئيس اللجنة .
- ٤- تكليف اللجنة وضع النظم التى تكفل تنفيذ كل ما جاء فى البند السابق .

٥- عدم نشر بيانات عن أعمال تجرى في المنطقة ، على أن يكون حق إعطاء هذه البيانات للمدير العام وحده بعد الاتصال باللجنة . كما يكون له وحده حق منح التراخيص بالزيارة .

فإذا وافقتم سيادتكم على هذه الاقتراحات ، أرجو التفضل بحفظ الاستقالتين المرافقتين لهذه المذكرة .
مدير عام المصلحة
[توقيع]
مصطفى عامر

حفظت الاستقالتان ، وتم الضغط على الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر ليستمر في أداء واجبه العلمي الكبير في رئاسة اللجنة . وبالتالي فقد عاد أفراد اللجنة إلى أعمالهم التخصصية التي كانت تمثل عبئاً فادحاً ومسئولية ثقيلة ملقاة على عاتقهم . وكانوا يظنون في البداية أن تدخل وزير التربية والتعليم ومدير عام مصلحة الآثار وكبار المسؤولين فيها سيضع حداً للمتاعب وسيوفر لهم جواً من الهدوء يستطيعون فيه أن يمارسوا أعمالهم بروح علمية بعيدة عن الاسفاف والاستهتار . خصوصاً بعد أن تم التشجيع مشدداً ورسمياً على السيد كمال الملاخ بالالتزام بالتعاون مع اللجنة ، باعتباره عضواً فيها في حدود الاختصاصات الملقاة على عاتقه كمساعد لمدير الأعمال الهندسية بمنطقة آثار الأهرام . ولكن هذه الاجراءات كلها كانت بلا فائدة .. فقد استمر الملاخ في عدم التعاون مع اللجنة ، بل وفي عرقلة أعمالها . ولم يكن يمر يوم واحد دون أن يصطحب معه زائراً أو أكثر ، سواء أثناء أوقات العمل الرسمية ، أو بعد أن يطمئن إلى انصراف أعضاء اللجنة ورئيسها بعد انتهاء وقت العمل الرسمي .. فكان يفتح الحفرة ويفض اختامها ، وكأن الحفرة والمركب من أملاكه الخاصة ، يدعو إليها من يشاء وقتما يشاء .. وكان أغلب هؤلاء الزوار الذين يصطحبهم الملاخ من مندوبي الصحف ووكالات الأنباء العالمية التي كانت تستطيع تحمل « تكاليف » إيفاد مندوبيها لتصوير « مراكب الشمس » ومكتشفها العظيم كمال الملاخ . بالإضافة إلى جميع العاملين بالسفارة الأمريكية بالقاهرة ، ابتداء من السفير « جيفرسون كافري » إلى الخفير « توماس هاريسون » .

وبطبيعة الحال ، فقد كان الملاخ يؤكد لكل زائرانه وحده المكتشف الحقيقي لمراكب الشمس التي يتفرج عليها . بل ازدادت جرأته وبدأ في مواجهة أعضاء اللجنة ورئيسها « بخرافة » حقوق المكتشف . وكلمة خرافة هذه ليست من عندي ، بل هي الكلمة الدقيقة التي أطلقها الدكتور عبد المنعم أبوبكر في وصف ما كان يدعيه الملاخ من حكايات عن اكتشافه لمراكب الشمس .. وكلها حكايات مفبركة يعلم الجميع - خصوصاً رجال مصلحة الآثار بصفة عامة وأعضاء اللجنة بصفة خاصة - مدى ما فيها من صدق وأكاذيب .

وفي النهاية اضطر الأستاذ الدكتور أبوبكر ، مرة أخرى ، أن يحرر الخطاب الرسمي التالي بخط يده ، موجهاً إلى مدير عام مصلحة الآثار ، ومقترحاً فيه أسلوباً للعمل يضع حداً للمتاعب والمشاكل التي يسببها كمال الملاخ :

ملف : ٥ - ٢٦ / ٣

بتاريخ : ١٩٥٤ / ١٢ / ٢٠

السيد المحترم مدير عام مصلحة الآثار :

تحية طيبة وبعد . فكم من مرة نقلت إلى سيادتكم ما ألاقه من صعوبات جمة في عملي كرئيس للجنة الاشراف على المركب المكتشفة جنوب الهرم الأكبر . ولقد حدث أن تقدمت إلى سيادتكم أكثر من مرة راجياً اعفائي من هذا العمل لأننى لمست تناقضاً وعدم تعاون بين أعضاء اللجنة من ناحية ، وبين السيد كمال الملاخ من ناحية أخرى . ولست أذيع سراً إننى غير راض مطلقاً عن الطرق المختلفة التى يلتجئ إليها السيد الملاخ لكى يثبت أحقيته في هذا الكشف ليتولى شؤنه وليعرفه إلى العالم عن طريق الصحافة .

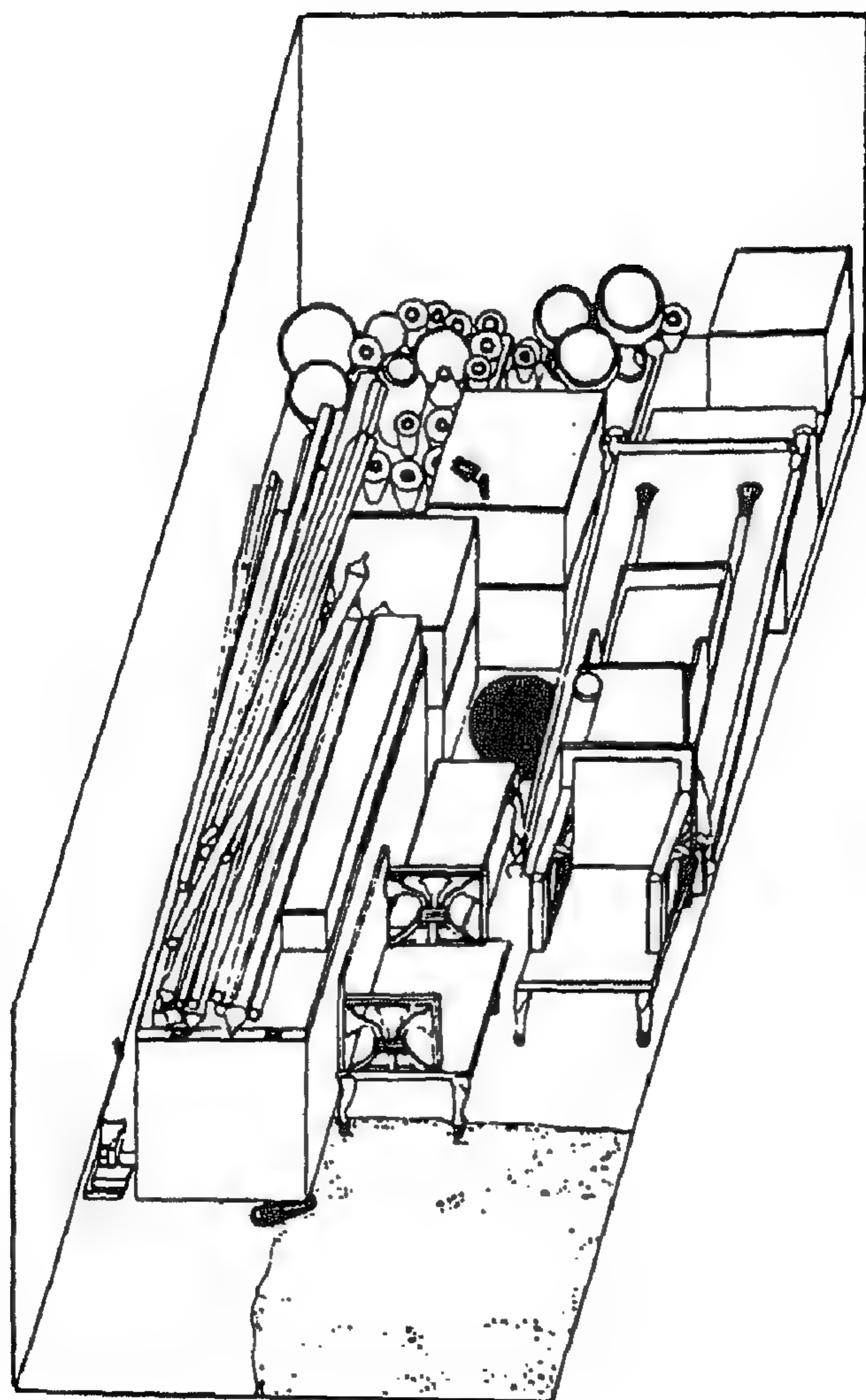
ولست أشك أن هذا الكشف كان أجدى وأنفع له أن يحاط بشيء من الكتمان حتى يقوم رجال الآثار بعملهم العلمى في جو من الهدوء والتفرغ . وبحضرنى الآن ما قام به الأستاذ راينر عندما عثر على مقبرة الملكة « حوتب حرس » أم الملك خوفو ، إذ اضطر لصالح العمل أن يخفى نبأ هذه المقبرة مدة عام ، أمضى منه هو ومعاونوه ثمانية أشهر منبطحين على بطونهم يعملون أكثر من ستة عشر ساعة يومياً في تسجيل محتويات المقبرة تسجيلاً فوتوغرافياً وكروكياً . ولقد بلغ هذا التسجيل من الدقة مبلغاً جعل في الاستطاعة ترميم محتويات هذه المقبرة ترميماً دقيقاً بعد سنوات من الكشف .

وإذا كانت حجرة الدفن للملكة « حوتب حرس » التى لا تزيد مساحتها عن ٦ × ٨ م قد احتاجت لثمانية أشهر لإنهاء عملية التسجيل ، فلست أدري ما هى المدة التى نحتاجها لتسجيل أجزاء المركب المكتشفة جنوبى الهرم ، وهى كما تعلمون يبلغ طولها ٣٣ متراً وعرض الحفرة من وسطها ما يقرب من ثلاثة أمتار . هذا مع العلم أننا لا نعالج مركباً متماسكة الأطراف كاملة الأجزاء ، بل هى سفينة ضخمة تفككت أجزاؤها إلى مئات من القطع ، ولم يكن الدهر هو السبب في هذا التفكك ، بل المصرى القديم نفسه هو الذى فصل أجزائها بعضها عن البعض الآخر وكدها في هذه الحفرة الهائلة الحجم ، فأصبح العبء مضاعفاً . وأنا أشعر بفداحة هذا العبء عندما أجد أن الأيام تمر تباعاً بينما العمل الجدى لا يسير إلا بسرعة السلحفاة . وفي هذا خطر عظيم على أخشاب المركب ، وما كدس فوقها وبجانبيها من أشياء قابلة للتلف بسرعة مثل الحبال والأقشعة والحصير لم تتماسك وتبقى على حالتها الراهنة إلا لأن المكان كان محفوظاً بدرجة من الرطوبة عالية بلغت ٨٨ ٪ كما سجلها الجهاز الخاص بذلك .

وانى أعلم تماماً أن سيادتكم تشعرون بفداحة العبء وثقل المسئولية الملقاة على عاتق أفراد اللجنة . وكم من مرة وجهتم إلينا التحذيرات وحاولتم من ناحيتكم أن تيسروا علينا مهمتنا . ولكن للأسف أعود فأكرر بأن العمل معطل ، وذلك لأن كل الطرق التى التجأت إليها لكى أنظم العمل واحيطه بحجج من التفرغ الذى يسوده التعاون والانسجام قد باءت بالفشل .

ومما يؤسف له حقاً أن اضطر إلى إرسال المذكرة المرفقة التى وصلتني اليوم من السيد زكى نور والدكتور زكى اسكندر والسيد صلاح عثمان ، ومنها يظهر تماماً مدى استهتار السيد كمال الملاخ الذى ترك العمل في المأوى طوال النهار ، وهو يدري أن العمال سيرفعون اليوم أخطر الأحجار وأكثرها تعقيداً ، ثم لا يكتفى بهذا ، بل يحضر الساعة ٣٣٠ ومعه زوار في وقت كان الاتفاق قد تم على عدم السماح بالزيارة إلا في يومين من الأسبوع هما الجمعة والأحد .

ولست أعرف عملاً يحتاج إلى تفرغ كامل وهدوء شامل مثل ما نقوم به الآن داخل المأوى . فسواء رفع الأحجار الضخمة أو التسجيل الفوتوغرافى أو ما يقوم به السيد الدكتور زكى اسكندر من أبحاث كيميائية على محتويات المركب . فكل ذلك يحتاج إلى تفرغ كامل لا يقطعه في كل دقيقة زائر جديد يود أن يسأل ولا يرضى إلا بالإفاضة في الشرح .



■ رسم تخطيطي لحجرة الدفن الخاصة بالملكة «حوتب حرس» - أم الملك خوفو -
وتظهر فيها المواد الأثرية التي عثر عليها كما كانت في أماكنها الأصلية

وانى أعود فأكرر عدم وضائى عن سير العمل وبلى وأنذر بما سترتب على هذا من نتائج وخيمة لا يعلم إلا الله مداها . فأرجو من سيادتكم وألح فى رجائى أن تفضلوا بإنقاذ الموقف . فهذا الكشف خلىق بأن تبذل كل الجهود للمحافظة عليه ، وللإبقاء على كل عناصره ، بل هوتراث تشاركنا فيه البشرية بكل شعوبها . ولذلك أتقدم لسيادتكم بالمقترحين الآتين :

١- أرجو منع الزيارة منعاً باتاً لمدة شهرين كاملين حتى تناح الفرصة للقيام بعمل التسجيلات الكاملة لأجزاء المركب ، سواء بالرسوم الدقيقة أو بالصورة الفوتوغرافية وكذلك لإحاطة السيد الدكتور زكى اسكندر بجوهر الهدوء يساعده على القيام بدراساته الدقيقة وتحضيراته لمعالجة عناصر الكشف بالكيماءات .

٢- يجب إلزام كل شخص من أعضاء اللجنة بأن يلتزم ما عيّن له من العمل ، ويعمل على انهاء ما خصه من أبحاث طبقاً للبرنامج الذى تقدمت به إلى سيادتكم . وكذلك القضاء على خرافة « حقوق المكتشف » فهذه حقوق نعلم جيداً مدى صحتها ، وندرى تماماً بالنسبة إلى هذا الكشف بالذات أنها غير ذات موضوع .

وختاماً تفضلوا يا سيدى المدير بقبول وافرا احترامى .

١٩٥٤/١٢/٢٠

عبد المنعم أبوبكر
[توقيع]

التأشيرات :

— إن موضوع الكشف قد انتهى وينبغى وضع حد للنزاع القائم ولا بد أن يلتزم كل شخص حدوده ويقوم بواجباته . ولا بد أن يفهم كل من يعنيه الأمر أن الكشف كشف المصلحة وأن المشرفين على العملية لم يكونوا إلا منفذين لبرنامج وضعته المصلحة .

وانى موافق تماماً على أن المسئولية العلمية ومسئولية الصيانة جد خطيرة ونحن حريصون على أن تم الأعمال على خير وجه صيانة وتسجيلاً شاملاً ودراسة ونشراً .

ولقد أحلت موضوع ترك السيد مدير الأعمال المساعد لعمله ويسماحه بدخول الزوار فى غير الأيام المحددة للزيارة إلى السيد مدير الهندسة لتحديد المسئولية . وانى من رأيكم بشأن وضع حد لتدفق الزوار باعتبار أن ذلك يؤثر على حالة العمل ، كما أرجو أن تنبها الزوار باعتبار أن ذلك يؤثر على حالة العمل ، كما أرجو أن تنبها كل عضو من أعضاء اللجنة إلى ضرورة تنفيذ ما كلف به من عمل ودراسات ويرفع إلينا تقرير كل أسبوع عن حالة العمل . ولن تتردد المصلحة فى اتخاذ ما تراه من اجراءات نحو كل عضولا يقوم بعمل ما طلب إليه القيام به . والمصلحة تمنحكم السلطة التامة بوصفكم رئيساً للجنة فى الإشراف الكامل على العملية وتوزيع العمل بين الأعضاء والتأكد من تنفيذه أولاً بأول ومحاسبة كل عضو عن كل تقصير .

١٩٥٥/١/١

مصطفى عامر
[توقيع]

وبعد أيام قليلة ، أصدر مدير مصلحة الآثار قراراً نهائياً ببرنامج تنظيمى للعمل بمنطقة الكشف عن المراكب بأهرام الجيزة ، ولتوفير جوهر الانضباط وتحديد مختلف المسئوليات والاختصاصات ، ووضع الأمور فى نصابها الرسمى والعلمى السليم . وفيما يلى الوثيقة التى تتضمن برنامج العمل المشار إليه :

برنامج العمل
بمنطقة الكشف عن المراكب بأهرام الجيزة

- ١- يتولى السيد مدير عام مصلحة الاشراف على عملية الكشف .
- ٢- يتولى السيد الدكتور عبد المنعم أبوبكر الدراسات الأثرية للمراكب يعاونه السيد محمد زكى نور أمين المنطقة .
- ٣- يتولى السيد محمد عبد الفتاح حلمى وكيل مصلحة الأعمال والدراسات الهندسية يعاونه السيد كمال الملاخ مساعد مدير الأعمال .
- ٤- يتولى السيد الدكتور زكى اسكندر رئيس المعمل الكيماوى أعمال الفحص والتحليل والدراسات الكيماوية واختيار المواد اللازمة للصيانة . ويتولى السيد أحمد يوسف مصطفى رئيس قسم الترميم أعمال الترميم المختلفة . ويقوم سيادتهما بالعمل تحت اشراف السيد محمد عبد الفتاح حلمى والدكتور عبد المنعم أبوبكر .
- ٥- يقوم السيد حسن زكى المصور بالمصلحة تحت الاشراف المباشر للسيد محمد عبد الفتاح حلمى بأعمال التصوير الفوتوغرافى التى تتطلبها الكشف .
- ٦- يستعان بأحد الاخصائين من المدرسة الجامعة للصناعات للقيام بدراسة المراكب المكتشفة من ناحية بنائها وتركيبها وعمل النماذج اللازمة لها .
- ٧- يكون السيد محمد زكى نور مسئولاً بوصفه أميناً للمنطقة عن كل الأعمال الإدارية وعن الحراسة والوقاية من الحريق وضبط تصاريح الزيارات الصادرة من مدير عام المصلحة .
- ٨- يحدد برنامج لكل نوع من الأعمال المشار إليها ويقدم الموظف المختص كل أسبوعين تقريراً عما تم تنفيذه منها .

المدير العام
[توقيع]
مصطفى عامر

١٢ يناير سنة ١٩٥٥

ومع ذلك وبالرغم من كل هذه المعاناة التى تجشمتها مصلحة الآثار فى محاولة إيقاف كمال الملاخ عند حده والزامه بالعمل فى حدود التزاماته واختصاصاته باعتباره موظفاً بالمصلحة ، استمر الملاخ فى تحدى كل النظم المتعارف عليها .. وأخذ ينشر فى الصحف الأمر يكية موضوعات وأخباراً بغرض الدعاية عن نفسه .. بل وأخذ يسيىء إلى مصلحة الآثار ويصفها بعدم الاهتمام بكشفه الأثرى ، و يزعم أن كبار رجال المصلحة يغارون منه ، ويدبرون لمنعه من متابعة أبحاثه (!!) وذلك لأسباب كثيرة منها أسباب طائفية ، الأمر الذى يسيىء إلى سمعة مصر فى الخارج أبلغ اساءة .

وفىا يلى نعرض الخطاب السرى الصادر من مصلحة الاستعلامات المصرية التى كانت تابعة لوزارة الارشاد القومى فى ذلك الوقت ، والموجه إلى مدير مكتب وزير التربية والتعليم بغرض إبلاغ الوزير بمضمونه ، للأمر بالتحقيق فيما نسب إلى كمال الملاخ من قيامه بتسريب بيانات غير صحيحة إلى الصحافة الأجنبية تضر بسمعة مصر:

وزارة الارشاد القومى
مصلحة الاستعلامات
إدارة المكاتب الصحفية

السيد مدير مكتب وزير التربية والتعليم
نحية طيبة وبعد .

نتشرف بالإفادة بأنه تبين للمصلحة من متابعتها لما ينشر عن مصر فى الصحف الأمريكية أن السيد كمال الملاخ الموظف بمصلحة الآثار يقوم بالاتصال بالصحف الأمريكية بغرض الدعاية لشخصه فى موضوع مراكب الشمس . وقد نشرت بعض الصحف بيانات وصوراً عن موضوع كشفه من شأنها أن تضى على مصلحة الآثار صفة عدم الاهتمام ، وأشارت إلى أن عوامل الغيرة قد تبعده عنها ، وأنه قد منع من متابعة أبحاثه .
فنرجو التفضل بالإحاطة بإجراء اللازم نحوها يحقق عدم تسريب بيانات غير صحيحة إلى الصحف الأجنبية مما يضر بسمعة مصر فى الخارج .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

بكباشى أ. ح
المدير العام
عنه : [توقيع]

١٩٥٥/٧/٢٠

التأشيرات :

سرى

للعرض على سيادة الأستاذ مدير عام مصلحة الآثار رجاء التفضل بالإطلاع على ما أشار به سيادة الوزير فى تاريخه على المذكرة المرافقة المؤرخة ١٩٥٥/٧/١٢ بذات الشأن . مع قبول فائق الاحترام .

[توقيع]
حسن عبد المنعم

١٩٥٥/٧/٢٨

لم تقف مصلحة الآثار المصرية مكتوفة الأيدى أمام كل هذه المخالفات الإدارية والتنظيمية التى كان يقوم بها كمال الملاخ خروجاً على الولاء المفترض بين الموظف وجهة عمله ، وانتهاكاً للنظم المقررة لحسن سير العمل .

ونود أن نشير هنا إلى حقيقة الإذن الذى أصدرته مصلحة الآثار للموظف كمال ولیم الملاخ بالتحريير بالصحف فى غير أوقات العمل الرسمية . فقد تقدم الملاخ إلى رئاسة المصلحة بطلب مؤرخ فى ١٩٥٢/١١/١ [أى قبل حكاية عثوره على المركب بنحو تسعة عشر شهراً] للسماح له بأن يحرر

بالصحف في غير أوقات العمل الرسمية . وقد سمحت له المصلحة بذلك فعلاً ، ولكن بشرط ألا يمس ذلك عمله أو يتصل به . وقد حاول الملاح طويلاً أن يتمسك بهذا الإذن لتبرير علاقاته بالصحف المصرية والأجنبية ، ولكنه كان يتغاضى بطبيعة الحال عن الشرط المذكور بهذا الإذن ، وهو ألا يمس ذلك عمله أو يتصل به . وهو شرط من حق مصلحة الآثار أن تقرره وأن تتمسك به ، مثلها في ذلك مثل أية جهة عمل رسمية في أية حكومة من دول العالم .

ولكن الملاح كان مشغولاً بعملية تلميع نفسه وترسيخ فكرة أنه المكتشف الوحيد لمراكب الشمس ، أياً كانت النتائج المترتبة على ذلك . وظل يواصل الاتصال بالصحافة المحلية والعالمية ليبلغها بأمر تمس عمله ويتصل به ، ويزودها بأخبار أغلبها ملفقة وغير حقيقية ، وتتضمن بيانات غير صحيحة وتضر بسمعة مصر .

ولذلك فقد كانت هناك عشرات التحقيقات الإدارية والمجالس والمحاكمات التأديبية . وكان الملف محشواً بالعديد من الوثائق الخاصة بوقيع مجموعة من الجزاءات والعقوبات الإدارية كالإنذار والخصم من المرتب لمدة أسبوع ولمدة خمسة عشر يوماً آخر . . ونقدم فيما يلي بعض نماذج تلك الجزاءات :

إذن بعقاب الموظف كمال وليم الملاح
بتاريخ : ١٩٥٤/٦/٨
وزارة المعارف العمومية
الإدارة العامة للمستخدمين

إذن بعقاب موظف

اسم الموظف : كمال وليم الملاح
وظيفته : مساعد مدير أعمال
نوع العقاب : إنذار

الأسباب : حيث أن المصلحة أبلغته بكتابتها رقم ١٦٢/١/١ في ١٩٥٢/١١/٢٥ بالموافقة على طلبه المؤرخ في ١٩٥٢/١١/١ بالترخيص له بالتحرير بالصحف في غير أوقات العمل الرسمية بشرط ألا يمس ذلك عمله أو يتصل به . وأن ما صدر منه أخيراً من اتصال بالصحف يخالف ما جاء بطلبه .

... ..
... ..

وكيل المعارف
[توقيع]

التأشيرات :

— صورة مرسلة إلى السيد كبير المهندسين للعلم وتسليم صورة للموظف المذكور.

مراقب عام المستخدمين

[توقيع]

إذن عقاب

ملف : ١٦٢/١/١

مصلحة الآثار

إدارة المستخدمين

إذن عقاب

اسم الموظف : السيد كمال وليم الملاح

الوظيفة : مساعد مدير أعمال

نوع العقاب : خصم خمسة عشر يوماً من ماهيته .

الأسباب : قيامه بالاتصال بالصحف الأمريكية بغرض الدعاية الشخصية في موضوع مراكب الشمس مما جعل بعض الصحف تنشر بيانات وصوراً عن موضوع كشفه من شأنها أن تضيء على مصلحة الآثار صفة عدم الاهتمام وأن تشير إلى أن عوامل الغيرة قد تبعده عنها ، وأنه قد منع من متابعة أبحاثه . وهذه البيانات كلها التي تنشر في الصحف الأجنبية غير صحيحة مما يضر بسمعة مصر .

مخالفته للتعليمات التي سبق أن أصدرتها المصلحة بشأن عدم الإدلاء ببيانات للصحف تتعلق بأعمال المصلحة وخصوصاً إذا كانت هذه البيانات مغرضة وخاطئة — وقد سبق أن وجه إلى سيادته إنذار من السيد وزير التربية والتعليم السابق بتاريخ ١٩٥٤/٦/٨ لدأبه على مخالفة التعليمات وهو موظف مسئول لا يجوز له أن يفضي بمعلومات أو إيضاحات عن أعمال تتصل بوظيفته .

صلته بمراسل نيويورك تايبرز منذ ظهور الكشف وحرصه على مده بالمعلومات التي يطلبها رغم التنبيه المشدد عليه بالتزام حدود وظيفته ، وكذلك مصاحبته للمراسل المذكور إلى مكان الكشف بدون إذن المصلحة ، مما آثار بعض الصحف الأجنبية وشركات الأنباء ، وحفز إحداها على إقامة الدعوى على المصلحة ووزارة التربية والتعليم تهم فيها سيادته بإلحاق الضرر بها باعطائه معلومات لصحيفة نيويورك تايبرز دون غيرها . وكان من نتيجة الأوامر المشددة لمنع هذا المراسل من الذهاب لمنطقة الكشف إلا في الوقت الذي يسمع فيه لسائر المراسلين بالزيارة ، أن هاجم المراسل المصلحة ورجاها . وكان من شأن ذلك التشاحن المستمر بين السيد كمال الملاح وسائر زملائه مما أساء إلى جوال العمل أبلغ إساءة .

اعترافه عند سماع أقواله يوم ١٩٥٥/٨/١٠ بأنه اتصل فعلاً ببعض الصحف الأجنبية ومؤسسات الإذاعة — ولو أنه حاول قصر هذا الاتصال على حالات التكليف الرسمي — إلا أن هذا غير صحيح على الإطلاق ، فقد ثبت إدلاؤه بمعلومات لا تتفق مع الحقيقة ، ومعلومات مغرضة تهدف إلى الدعاية لشخصه ، وادعاءات أخرى لا تمت إلى الحقيقة بصلة ، ونسب إلى سمعة العمل وسمعة البلاد بصفة عامة .

مدير عام المصلحة

[توقيع]

محاكمة السيد / كمال ولیم الملاح تأديبياً
وزارة التربية والتعليم
إدارة الشؤون القانونية

ملف : ١ - ١٦٢/١

بتاريخ : ١٩٥٦/٨/١٤

بشأن : طلب حضوره للمحاكمة التأديبية

السيد مدير عام مصلحة الآثار المصرية .

تحدد الساعة الثامنة والنصف من صباح يوم الخميس الموافق ١٩٥٦/١٠/١٨ لانعقاد مجلس التأديب الابتدائي لموظفي الوزارة ... بديوان الوزارة بالقاهرة لمحاكمة السيد / كمال ولیم الملاح مساعد مدير أعمال بمصلحة الآثار المصرية تأديبياً على التهم المنسوبة إليه بمقتضى القرار رقم ٦٣٠ بتاريخ ١٩٥٦/٦/١٠ .

فنرجو التنبيه إلى اخطاره بذلك وتكليفه بحضور الجلسة في موعد ومكان انعقادها وأخذ اقرار عليه بما يفيد العلم والتنفيذ وموافاتنا به بعودة البريد .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

١٩٥٦/٨/١٤

مدير الشؤون القانونية

[توقيع]

جزاء بخصم ما يوازي أسبوعاً
من مرتب السيد / كمال ولیم الملاح
وزارة التربية والتعليم
إدارة الشؤون القانونية
سكرتارية التأديب

ملف : ٤١٢

مرفقات : ملف النيابة الإدارية رقم ٧٧٩٤

وبه ١٥٠ مائة وخمسون ورقة

ضمنها ظرف مغلق ...

السيد مراقب عام المستخدمين [عقوبات]

نرسل لسيادتكم رفق هذا المرفقات الموضحة بعاليه الخاصة بالقضية التأديبية المقامة ضد السيد / كمال ولیم الملاح مساعد مدير الأعمال بالمصلحة . ومن بينها حيثيات قرار مجلس التأديب الابتدائي الصادر بجلسته ١٩٥٧/١/٣ والقاضي بما يأتي :

« مجازاة السيد / كمال ولیم الملاح مساعد مدير أعمال بمصلحة الآثار بخصم ما يوازي أسبوعاً من مرتبه » .
وقد اعتمد السيد الوزير هذا القرار بتاريخ ١٩٥٧/١/٢٣ ولم يستأنفه المحكوم ضده ، ومن ثم أصبح نهائياً واجب النفاذ .

رجاء التنبيه إلى اجراء اللازم نحو تنفيذ ما جاء بهذا القرار واطار كافة جهات الاختصاص بما يتبع وبعد استيفاء اللازم ارسال الملف للجهة المختصة بحفظه .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

مدير عام الشؤون القانونية

[امضاء]

□ لوجه الحق والتاريخ

ليس هذا العنوان من عندي . بل هو عنوان التحقيق الصحفي الذي كتبه الأستاذ صلاح منتصر رئيس تحرير مجلة أكتوبر بالعدد ٥٨٠ بتاريخ ٦ ديسمبر ١٩٨٧ . وكان عنوانه الكامل : « لوجه الحق والتاريخ .. هذه هي الحقائق الكاملة لاكتشاف مراكب الشمس » .

وكانت المجلة قد قامت بحملة أسبوعية ساخنة استمرت لعدة أسابيع سابقة ، ونشرت فيها العديد من المقالات والتحقيقات الصحفية والشهادات ، كانت كلها تأييداً لكمال الملاخ في دعواه باكتشاف مراكب الشمس ، وتكريراً لموقفه الخاص بالمطالبة بحقه الأثرى « ! » باعتباره أيضاً مكتشف المركب الثانية التي أجريت فيها التجربة العلمية بمعرفة بعثة مصرية — أمريكية .

ولكن الأستاذ رئيس التحرير وجد نفسه محاصراً بمجموعة من الرسائل والاتصالات التي قام بها رجال أفاضل ممن عاصروا العمل في مراكب خوفو حين العثور عليها في مايو ١٩٥٤ ، كما عاصروا نجاح الدور التمثيلي الذي قام به الملاخ بالصاق اسمه بما يسمى مراكب الشمس على مدى تلك السنوات الطويلة .

و يقول الأستاذ صلاح منتصر في تحقيقه :

« وبعين القاضى وضميره المحايد إلا للحق ، قرأت طويلاً هذه الرسائل التي لا أظن أن كاتباً غيرى قد أتاحت له مثلها . وهو ما يجعلنى قادراً على القول بأن ما سوف أكتبه اليوم هو الحقيقة الكاملة لاكتشاف مراكب الشمس مجردة من أى انحياز إلا لوجه الحق والتاريخ .. إننى مدين بالشكر العميق لكل صاحب رسالة تلقيتها » .
وقد يكون من قبيل الاطناب أن نفتد جميع بنود هذا التحقيق بنداً بنداً . لذلك آثرنا أن نجتزئ منه أهم ما فيه :

الأستاذ أحمد يوسف مصطفى .. كبير المرممين بمصلحة الآثار — آنذاك — والخبير المصرى الذى بفضله وجهده أمكن ترميم وإعادة بناء مركب خوفو الذى عثر عليه مفككاً إلى ٦٥٠ جزءاً استطاع جمعها وتركيبها فى صورتها المعروضة بها كتحفة تاريخية أمام عيون العالم بداخل المتحف الشهير بجنوب الهرم .. أذلى بشهادته التى سماها « شهادة حق مخلصه لله والوطن بشأن ما أطلق عليه مراكب الشمس » .

يقول الأستاذ أحمد يوسف فى وصف الكسر غير العلمى الذى أحدثه كمال الملاخ ليفتح حفرة المركب :

« ... ان هذا الكسرى بعد فى ذاته « إجراماً » فى حق الآثار مع الأسف ... ولولا فضل الله تعالى لتسبب هذا الكسر فعلاً فى كارثة محققة ، وهى سقوط كتلة حجرية ضخمة ، يزيد وزنها على عشرة أطنان ، فوق ما وجد فيها من آثار خشبية مهمة .. عفا الله عن الجميع ... » .

و يقول الأستاذ صلاح منتصر ، بعد أن عرف مدى صدق وحقيقة ادعاء الملاخ بأنه صاحب كشف أثرى . أن العمل الذى قام به الملاخ كان ضمن : « العمل الذى تشرف عليه مصلحة الآثار فى المنطقة وهو تنظيف الطريق حول الأهرام . أما غير ذلك فلم تكن هناك أية خطة لبحث أو كشف أثرى » .

وواضح تماماً أن هذا القول مناقض تماماً لما كان يدعيه الملاخ دائماً من أنه صاحب الكشف الأثرى المزدوج لمراكب الشمس .

ومع ذلك فقد كان من الواضح أن الأستاذ صلاح منتصر كان ما زال متأثراً بأسطورة اكتشاف كمال الملاخ لمراكب الشمس ، فنشر ضمن تحقيقه « بعض أوراق من اليوميات » التى كان يكتبها كمال الملاخ — يوماً بيوم — فى الدفتر الرسمى الخاص بتسجيل يومية الأعمال الهندسية والأثرية (!!). وخاصة ذلك اليوم الذى عرف فيه العالم لأول مرة بنبأ الكشف !

وقد تفحصت حقيقة هذا الدفتر بنفسى حين سنحت لى الظروف بمراجعة جميع أوراق وملفات مراكب خوفو بهيئة الآثار المصرية . فتبين لى أن هذا الدفتر لا أصل له ، ولم يسمع به أحد ممن بقوا أحياء من الذين عاصروا العمل فى مراكب خوفو منذ لحظة العثور عليها . وأن هذه أول مرة يقال فيها بوجود مثل هذا الدفتر الذى أظهره الملاخ فجأة ليثبت أنه كان يقوم آنذاك بعملية كشف أثرى مستوفية الشروط العلمية ، وأهمها وجود دفتر يومية تدون به أخبار ومجريات الأمور فى عملية الكشف الأثرى يوماً بيوم وأولاً بأول .

وعلى أية حال فقد أشار الأستاذ صلاح منتصر إلى اليوميات المدونة فى هذا الدفتر بصفحات ٦٣ ، ٦٤ ، ٦٥ (١) والتى تضمنت مجموعة من الصور الحية المثيرة ، حاول الملاخ أن يثبت فيها أن كبار رجال مصلحة الآثار المصرية كانوا لا يهتمون إطلاقاً بكشفه ولا يعرفون قدره .. كما لو كانوا جميعاً من الخمورين أو المخدرين المغمى عليهم ، وانه وحده كان المفيق من بينهم !

ويدعى الملاخ فى يومية ٢٥ مايو ١٩٥٤ انه اتصل تليفونياً بمنزل مصطفى عامر مدير عام مصلحة الآثار المصرية وأبلغه بأن العملية مهمة جداً وتستحق أن يتواجد بالمنطقة .. وقال له ان هذه الأحجار — التى كانت تغطى الحفرة — لم تلمس من قبل ، وأن الفجوة لم تقتحم ، وأن الكشف سيكون له أهمية كبرى ... « وألححت عليه فى الجىء قبل أن أفتح ، ولكنه قال : إذا كان فيه شىء مهم أخبرنى تليفونياً » .. !!

وبعد هذا [التجاهل] من مدير مصلحة الآثار وعدم اهتمامه بالكشف الأثرى العظيم الذى اكتشفه كمال الملاخ ، اضطرر لسلا اتصال بمدير قسم الهندسة وهو المرحوم رستم رفقى ، وأخبره بالموضوع كله ، وطلب منه الحضور إلى المنطقة . ولكن يبدو أن عدم اهتمام الرجل كان يفوق عدم الاهتمام الذى أبداه مدير عام المصلحة . فقال للملاخ باستهتار أن يتصل به تليفونياً « إذا كان فيه شىء مهم » (١) .

وفى صباح يوم ٢٦ مايو ١٩٥٤ ، وهو يوم الكشف العظيم ، يقول الملاخ فى « يومياته » انه ذهب إلى مقر مصلحة الآثار ، وألح على كبار المسؤولين فيها لكى يحضروا معه عملية فتح الحفرة ولكن لم يعبأ به أحد (!) .. واعتذروا بأنهم مشغولون فى عقد بعض اللجان .. وعندئذ اضطر إلى التوجه إلى

منطقة الحفرة ، راكباً عربية المصلحة التي كان يسوقها الاسطى عباس . وأمر العمال باستكمال :
الفتحة . وبعد ربع ساعة من النحت المستمر بغاية الدقة فتحت فوهة صغيرة استطاع أن يرى :
ما كان مدفوناً بداخل الحفرة .

و يريد الملاح بمثل هذا الادعاء أن يبين أن الكسر الذي أحدثه في إحدى الكتل الحجرية التي
كانت تغطي كان يعلم مدير عام مصلحة الآثار و يعلم مدير الإدارة الهندسية . وهذا الادعاء
الغريب مخالف تماماً للحقيقة التي يعرفها الجميع والتي تؤكد أن الملاح قد قام بهذا الكسر سراً ومن
وراء ظهر مصلحة الآثار ورجالها المسئولين .

وبجرائته التي لا حد لها ، ادعى الملاح أنه كتب في « يومية » ٢٦ مايو ١٩٥٤ :

« انه كان يوماً حاراً جداً ، جعل زنين الضربات كأنها طبول تعلن عن فتح جديد في التاريخ .. وفي وسط الاهتزازات
النفسية لم أنس واجبى وعملى ، فأطلت بوجهى داخل الفوهة بعد أن كسّمت جسد فى المساحة الصغيرة أمام
الفتحة ... وفي هذه اللحظة انبعثت إلى أنفى رائحة عطرة كأنها الزمن ، مكونة من مزيج من البخور والمسك والعطر
والرطوبة .. رائحة ارتجت لها وهذأت كثيراً من أعصابى . ولم يستغرق كل هذا إلا لحظات ثقل عن دقيقة واحدة ..
وناديت على الملاحظ والعمال والخفر بأن يعكسوا ضوء الشمس بالمرايا والصفائح الذى أمرت باحضارها ، على فتحة
الفوهة .. وعلى الثنايا البسيطة أمكن أن أرى جسماً داكناً فى داخل الفجوة ، وعلى بعد من الكتل الحجرية . وإذا بالرائحة
يشمها ويسنشقها العمال أيضاً فتهللوا . وهنا أمسكت بمرآة صغيرة وعكست بصيصاً من أشعة الشمس إلى الداخل وأنا
أحركها بيدى اليسرى ونظرت .. ولحسن حظى .. وهنا أشكر الله ، فقد التقى الضوء أول ما لمس داخل الفجوة ، بكف
المجداف الأكبر .. وكانت لحظة هلل فيها العمال إلى جوارى بروح صافية ، عندما أعلنت لهم انها مركب الشمس « (١١) » .

والحقيقة انى لا أدري كيف فات كل هذا التليفق على ذكاء الأستاذ صلاح منتصر ، فنشر
هذه الأوراق من اليوميات التى يدعى الملاح انه كتبها يوماً بيوم أثناء قيامه بالكشف عن مراكب
الشمس ، فمن الواضح أن هذه اليوميات تتضمن معلومات مخالفة تماماً للحقائق المعروفة ، خصوصاً
بالنسبة للقول بأن كبار رجال مصلحة الآثار كانوا على علم بالكسر الذى عمله الملاح فى إحدى
الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة ، والقول بأنهم هم الذين صرحوا له بهذا الكسر ، والقول
بأنهم كانوا غير مهتمين بالأعمال التى تتعلق بالآثار المصرية « (١١) » .

وأخيراً اختتم الأستاذ صلاح منتصر مقاله « لوجه الحق والتاريخ » بمجموعة من الاستنتاجات
التي اعتبرت فى نظره الحقيقة كاملة ، فقال :

« لم يكن هذا التحقيق الطويل الذى كتبته إلا محاولة للتوصل إلى كل حقائق القضية ، ليس من أجل شخص ، وإنما
من أجل الحقيقة .

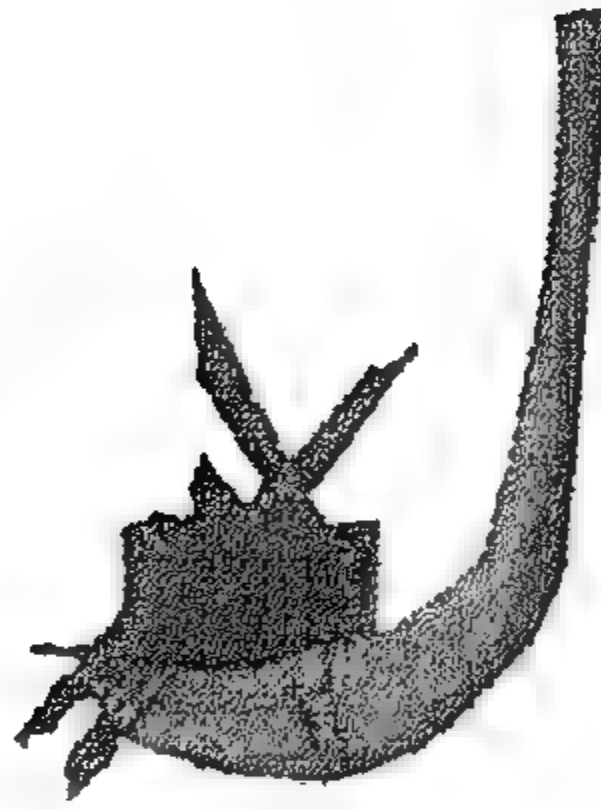
هذه الحقيقة التى أصبحت تؤكد أن اكتشاف المركب لم يتم بتخطيط علمى وإنما جاء بالمصادفة .

وأن كمال الملاح كان الأسبق والأسرع والأكثر احساساً بقيمة ما جرى .

وانه كان أول من أعطاها اسم مراكب الشمس ، وهو اسم لا تؤيده الأدلة العلمية الأمانة » .

ثم ختم مقاله بقوله : •

« لعلى بعد هذا المشوار الطويل قد أجبت عن تساؤلات كثيرة . وسجلت لوجه الحق والتاريخ لهذا الجيل والأجيال القادمة ما يمكن أن يكون الحقائق الكاملة لما أصبح مشهوراً باسم مراكب الشمس ، وهى فى حقيقتها — كما تؤكد معظم الدلائل — ليست مراكب شمس » .



الفصل الثالث

ولا هي مراكب شمس

مراكب الشمس .. هو الاسم الذى أطلقه كمال الملاخ على مركب خوفو، عندما أطل عليه لأول مرة فور كسره لفتحة الحفرة التى كان المركب مدفوناً فيها مفككاً .
هو اسم برّاق ورئّان .. و يصلح فعلاً لتحقيق الإثارة الصحفية التى اندفع إليها الملاخ منذ اللحظة الأولى ، وذلك بصرف النظر تماماً عن مدى صحة انطباق هذا الاسم — من الناحية العلمية — على المركب الذى تم العثور عليه .
وهكذا شاع استعمال هذا الاسم بعد أن طيرته الصحافة العالمية والصحافة المصرية من بعدها .. وظل كمال الملاخ متمسكاً بهذا الاسم حتى آخر لحظات حياته ، بالرغم من تراجعته عن ذلك بينه وبين نفسه . فقد ذكر الأستاذ صلاح منتصر فى مقاله السابق الإشارة إليه (١) أن الملاخ [قد « شك » فى أن يكون هذا المركب الذى اكتشفه من مراكب الشمس ، وهو ما جعله لا يقّدّم أى بحث علمى عنه . لأن الأمانة العلمية كانت تقتضى منه أن يستبعد ما سبق أن أطلقه وأكّده وأصبح مرتبطاً به باعتباره « مكتشف مراكب الشمس » . فلو أنه جاء فى بحث علمى وشكّك فى هذه المقولة لاهتزت صورته وأصبح عرضة للانتقاد المرير] ..

(١) صلاح منتصر — لوجه الحق والتاريخ هذه هى المحققات الكاملة لاكتشاف مراكب الشمس — مجلة أكتوبر، العدد ٥٨٠

بتاريخ ٦ ديسمبر ١٩٨٧

كذلك فقد ظل هذا الاسم شائعاً حتى الآن بلا أى تبصر بين الكثير من الصحفيين المصريين الذين ما زالوا يكتبون عن مراكب خوفو أو يكتبون عن كمال الملاح .

وكان أول من تنبه إلى ضرورة التحفظ على إطلاق اسم مراكب الشمس على المركب الذى يتم العثور عليه بجنوب الهرم ، هو مصلحة الآثار المصرية باعتبارها الجهة الرسمية المتخصصة الوحيدة التى تقدر مثل هذه الأمور والتسميات من الناحية العلمية . وقد قال مدير عام المصلحة فى البيان الرسمى الذى صدر بعد نحو عشرة أيام من العثور على المركب ، وفيما يتعلق بإطلاق اسم مراكب الشمس عليه : [أن شكل المركب كما يتبين لنا من النظرة الخاطفة التى ألقيناها ، ومن الصورة التى نشرت له منذ يومين ، تجعلنا نفضل التريث ونلتزم الصمت قبل أن نصدر حكماً نهائياً فى الموضوع] (٢) .

وفى بداية الأمر ، فى أعقاب العثور على المركب ، حدث نوع من البلبلة بين قلة من علماء المصريات وقلة من المثقفين المهتمين بالمصريات بسبب إطلاق اسم مراكب الشمس على مراكب خوفو . حيث سائرت قلة من تلك القليلة كمال الملاح فيما ذهب إليه ، بينما تحفظ علماء كثيرون على هذا الاسم ، واعتبروا المركب نموذجاً للمراكب « الجنائزية » . وهى مراكب تختلف كلية عن مراكب الشمس .

وقد يكون من الطريف أن نذكر هنا أن السفير الأمريكى فى مصر خلال عام ١٩٥٤ ، المستر جيفرسون كافرى ، كان على ثقافة واسعة بالمصريات ، وقد صحبه الملاح لزيارة المركب الذى كان لم يزل مفككاً بداخل الحفرة . وكتب السفير بعد ذلك مقالاً علمياً فى مجلة « ناشيونال جيوغرافيك » تحدث فيه عن أهم ثلاثة اكتشافات أثرية تمت فى مصر أثناء سفارته بها ، وهى :

١ - المركب الشهير بجنوب الهرم [ولم يسمها مراكب شمس] .

٢ - الهرم المدرج الناقص بسقارة [الذى اكتشفه زكريا غنيم] .

٣ - معبد الوادى لهرم سنفرو [الذى اكتشفه الدكتور أحمد فخرى] .

وبالرغم من أن كمال الملاح قد شرح لـ « المركب » باعتباره من مراكب الشمس — كما كان يقول دائماً — إلا أن السفير لم يسمها بهذا الاسم ، بل سماها بصريح العبارة « مركباً جنائزياً » Funerary Boat (٣) .

(٢) البيان الرسمى الصادر من مصلحة الآثار المصرية لإعلان الكشف عن مراكب جنوبى هرم خوفو بالجيزة ، والذى ألقاه مدير الأستاذ مصطفى عامر مدير عام المصلحة فى مؤتمر صحفى عقد بتاريخ ٧ يونيو ١٩٥٤

(٣) Fresh Treasures From Egypt's. Ancient Sands.Archeologists Add a Funerary Boat. Step Pyramid, and Temple to the Priceless Heritage of Relics of the Pharaohs.
By: Jefferson Caffery-Former United States Ambassador to Egypt.
The National Geographic Magazine.
Volume CVIII. No 5. November 1955. P, 611-651.



■ صورة يرجع تاريخها إلى عام ١٩٥٤ ، يظهر فيها كمال الملاخ وهويشرح «مركب الشمس ١» للسفير الأمريكي جيفرسون كافري . ومع ذلك فلم يفتنع السفير بإطلاق اسم مركب الشمس على هذا المركب ، وسماه «مركباً جنازياً» . ونرى الأستاذ محمد زكى نور إلى يمين السفير، ويظهر المهندس صلاح عثمان بأعلى الصورة .

وطبقاً للمنهج الذى اتبعناه فى هذا الكتاب ، وهو الحرص على تقديم المعلومات للقارئ مدعمة بالوثائق الرسمية أو العلمية التى تؤيدها . فسوف نعرض فيما يلى مجموعة من المعلومات مما وردت بالكتب والنشرات والمراجع العلمية التى بحثت فى نوعية « مركب خوفو » وهل هو مركب شمس فعلاً كما كان يدعى كمال الملاخ .. أم هو مركب جنائزى .. أم مركب نيلى من المراكب العادية التى استعملها الملك خوفو أثناء حياته فى أغراض دينية أو مدنية أو طقسية .

● تعريفات

● فى الموسوعة العربية الميسرة ، وتحت مادة « مراكب الشمس » ورد تعريف لهذه المراكب بأنها : [شئ خيالى عند قدماء المصريين . مبعثه الأصالة فى تصوير الكون . فالنيل الذى أعد لهم الحياة فى هذه الأرض كان يغمر الأرض ويملاً حياضها حتى تشرق . وكان الانتقال من مكان إلى مكان لا يتيسر إلا فى خفاف الزوارق ، وبذلك عُرف الانتقال فى مصر أول الأمر على الماء ، يصنعون له زوارق من أعواد النبات ، ثم ينون له السفائن بعد ذلك مما توافر لديهم من خشب . فلما نظروا إلى السماء التى تظلمهم ، وتخيلوا الجنة التى يصيرون إليها من تحتهم ، لم يتخيلوا مسيرة الشمس من المشرق إلى المغرب إلا على زورق من ذهب . ولم يتصوروا مسيرتها من المغرب إلى المشرق من تحت الأرض إلا على زورق يمحريها عالم النور فالسما فى خيالهم محيط لا يشق إلا على السفن . والجنة من أسفل أرضهم مصر ثمانية ، يشقها نيل فياض ، وتظلمها سماء مقلوبة لا يُشَق محيطها إلا على زورق .

أما ذلك الزورق الخشبى الذى كشف عنه ١٩٥٤ جنوب هرم خوفو ، وأطلقت عليه الصحف خطأ « مركب الشمس » فشئ آخر . إنه زورق عادى من الخشب ، طوله ٤٣ر٥ م ، وأقصى عرضه ٦ م ، وأقصى ارتفاع بنائه ٧ م ، يسير على الماء بعشرة مجاديف ، ويؤججه من دفة فى مؤخرته . وتتوسطه قرة من حجرتين . وهو يعد مفخرة من مفاخر المصريين ، لا يعدو أن يكون زورقاً من تلك الزوارق التى استخدمها المصريون يومئذ فى الاحتفال ببعض الأعياد والذكرىات الدينية والدنيوية ، شأنه فى ذلك شأن تلك الزوارق التى نستخدمها اليوم فى الاحتفال بوفاء النيل . فأما دفننه إلى جوار قبر الملك ، فقد يكون مبعثه الوفاء لذكره ، فهو قد استخدمه فى حياته ، وليس ينبغى أن يستخدمه غيره بعد وفاته .. [(٤)] .

(٤) الموسوعة العربية الميسرة . طبعة ١٩٦٥ — مادة : « مراكب الشمس » . ص ١٦٧٨ ، وراجع أيضاً : « الموسوعة الثقافية » إصدار دار الشعب . مادة « مراكب الشمس » — ص ٩٠٦

• وفي كتاب « مصر الفراعنة » لعالم المصريات الكبير سير آلان جاردنر، إشارة إلى [مظهر أخذ يزداد وضوحاً — في عصر الدولة القديمة — وهو وجود مراكب من الخشب كبيرة الحجم على جوانب الأهرام ، موسدة داخل فجوة مغطاة . وقد عثر عالم المصريات « إيمري » على نظائر لمثل هذه المراكب منذ عصر الأسرة الأولى] . وينفى المؤلف نفياً قاطعاً وصف هذه المراكب بأنها مراكب شمس ، استناداً إلى تعددها من جهة ، وإلى دفنها في مختلف جهات الأهرام ، حيث يمكن لصاحب الهرم أن يرتحل بها حيثما يريد ، كما كان يفعل حين كان حياً فوق الأرض (٥) .

• وفي « قاموس الحضارة المصرية » [لم يترجم] يقول مؤلفوه في مادة « مراكب الشمس » Solar Barque : [في عام ١٩٥٤ عثر مصادفة على حفرتين مغطاتين بالكتل الحجرية بجنوب هرم خوفو... تحتوى الحفرة الأولى منها على أجزاء مفككة لمركب ، مرتبة بعناية شديدة... وتظهر بهذه الأجزاء المصنوعة من خشب الأرز أماكن ربط هذه الأجزاء ببعضها بالحبال... ويقول البعض أن هذه المراكب قد دفنت ليتمكن الملك المتوفى من استخدامها بعد تحوله إلى رع... ويقول علماء آخرون بأنها مراكب دفنت لتوفير وسيلة انتقال للملك المتوفى في العالم الآخر ليذهب بها أينما يشاء مثلما كان يفعل في حياته الأولى... ويقول بعض العلماء أيضاً أنها مراكب جنازية قد تكون قد اشتركت في الطقوس الجنازية التي أدت لجثمان الملك قبل دفنه . ومن المعروف في تاريخ مصر القديمة بصفة عامة أن العديد من الطقوس الدينية الجنازية تعتمد على المراكب... ونحن نفضل تسمية المركب الذي عثر عليه بجنوب الهرم الأكبر باسم « مركب خوفو » ونستبعد اسم « مراكب الشمس » حتى تحسم القضية (٦) .

• وفي كتاب « في ظلال الأهرام — مصر خلال عصر الدولة القديمة » لعالم المصريات يارومير مالك [لم يترجم] ورد نص مفاده : [إن إعادة تركيب مركب خوفو الذي عثر عليه مدفوناً مفككاً بجنوب الهرم ، تجعلنا على اتصال مباشر بمعرفة قدماء المصريين بصناعة وفن بناء المراكب والسفن... وشكل وتصميم هذا المركب الجميل الرائع ، بمقدمته ومؤخرته المرتفعتين ، يدل على أنه يختلف عن التصميم المعروف لمراكب الشمس ، ويؤكد أنه « مركب مقدس » من المراكب التي اشتركت في المراسم الجنازية للملك خوفو .

ويعقد الكتاب مقارنة بين هذا المركب الجنازي للملك خوفو، وشكل المركب الجنازي الذي وجد منقوشاً على جدران مقبرة الكاهن « مري رع نوفر. قار » [بالجيزة] حيث نرى في القسم

(٥) مصر الفراعنة . تأليف : سير آلان جاردنر . ترجمة : الدكتور نجيب ميخائيل إبراهيم . مراجعة : الدكتور عبد المنعم أبوبكر — إصدار الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٣ — ص ٩٦

Adictionary of Egyptian Civilization.

By: Georges Posener-Serge Sauneron-Jean Yoyotte. Art, «Solar Barque» P.265.

(٦)

العلوى من اللوحة أحد الكهنة المرتلين وأحد المحنطين وإحدى الناثحات المحترفات وهى تقود الموكب الجنائزى إلى بيت التحنيط.. وفى القسم السفلى من اللوحة نرى التابوت الذى يضم جثمان المتوفى وهو فى طريقه إلى بيت التحنيط محمولاً فوق مركب جنائزى (٧) .

● وذكر لى الأستاذ ناصف حسن مدير الآثار المصرية بمنطقتى الأهرام وسقارة بهيئة الآثار المصرية ، أن هناك مركباً جنائزياً مماثلاً منقوشاً على جدران مقبرة الكاهن « إيدو » [وكان كل من « قار » و « إيدو » من كبار الكهنة الذين كلفوا بالاشراف على شئون الأهرام فى الدولة القديمة] . وفى هذا النقش أيضاً نرى رسوماً لمركب جنائزى قريب الشبه من حيث الشكل والتصميم الهندسى لمركب خوفو كما هو معروض الآن بمتحفه بجنوب الهرم الأكبر . . وقد رسم هذا المركب الجنائزى ضمن المناظر المتتابعة لتشيع جنازة كل من هذين الكاهنين ، حيث رسم المركب أثناء رسوه على الشاطئ فى انتظار التابوت الذى يضم جثمان المتوفى . ورسم منظر لنقل التابوت الذى يضم جثمان المتوفى . ورسم منظر لنقل التابوت إلى المركب . ومنظر لوصول المركب إلى منطقة الدفن .

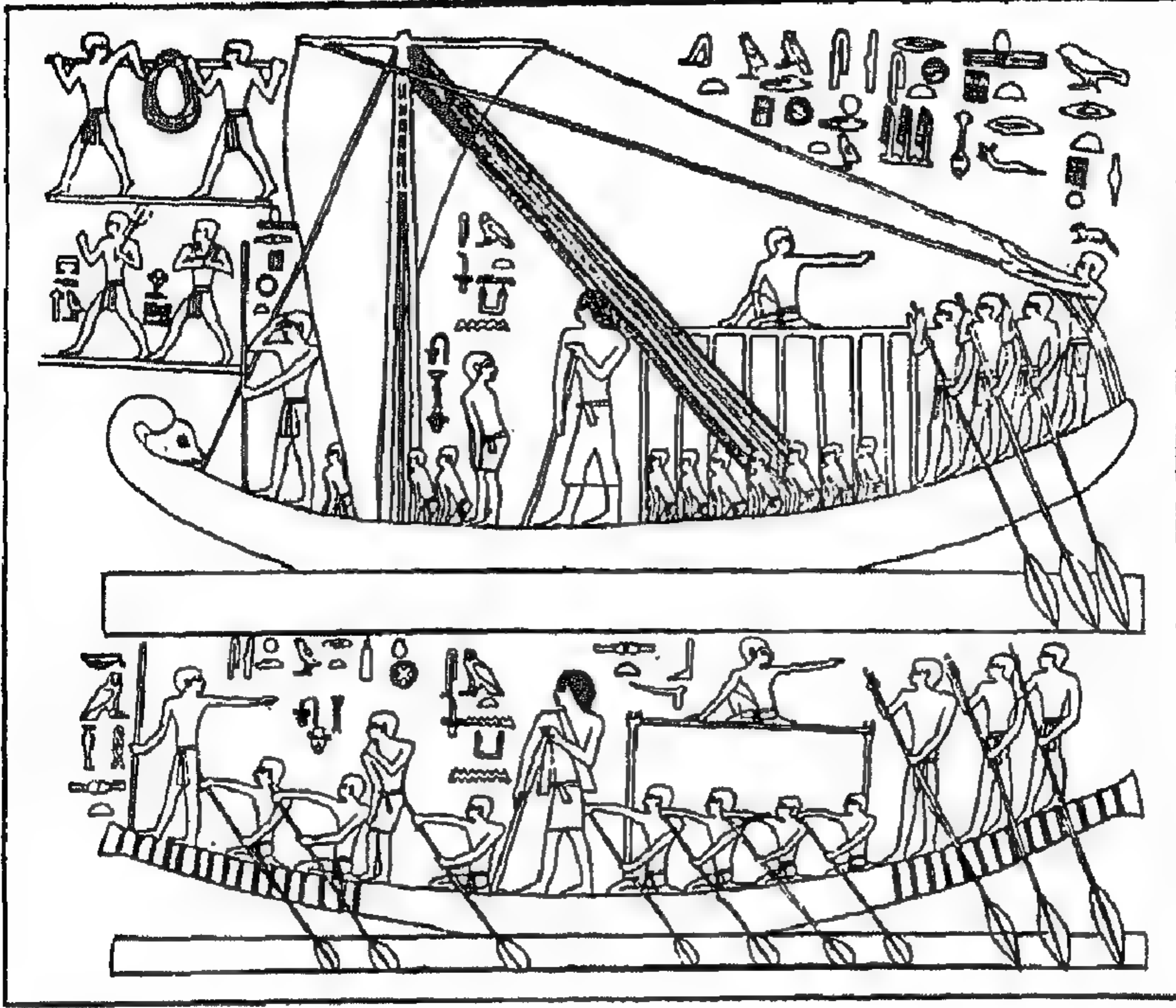
● وفى دراسة بعنوان « مراكب الشمس » للأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر (٨) شرح لنقش يتضمن مركبين جنائزيين ، وجد على جدران مقبرة « كانى نيسوت » من الأسرة الخامسة بمنطقة الجيزة . وأحد هذين المركبين يعمل بالشرع ، وكتب فوق صورته بالهيروغليفية « العودة من بوطو والتوجه إلى حقول القربان — ما أجملها رحلة » . أما المركب الثانى فهو يعمل بالمجاديف وكتب فوق صورته « رحلة الذهاب إلى أون » . ويثبت الدكتور عبد المنعم أبوبكر بذلك ، تعدد الأغراض والمهام التى كانت تقوم بها المراكب الجنائزية ، والأنواع المختلفة لهذه المراكب حسب الغرض الذى يقوم به كل مركب ، وحسب الرحلة التى يتجه إليها أو يعود منها . وسوف نعود إلى هذه النقطة فيما بعد لنرى علاقة ذلك كله بالمراكب الثلاثة التى كانت مدفونة بجهة الشرق من هرم خوفو ، والمركبين اللذين عثر عليهما مدفونين بجنوب الهرم .

● وفى دراسة بعنوان « مركب خوفوفى خطر والسكوت جرمة » للأستاذ إبتهاى غيث (٩) وصفت فيها مركب خوفوبأنه كان مخصصاً للغرض التالى : [ان هذا المركب كان يستخدمه الملك

(٧) In the Shadow of the Pyramids. Egypt During the old kingdom By: Jaromir Malek-P, 104-107.

(٨) وهى غير محاضرة الدكتور عبد المنعم أبوبكر التى تحمل نفس العنوان .

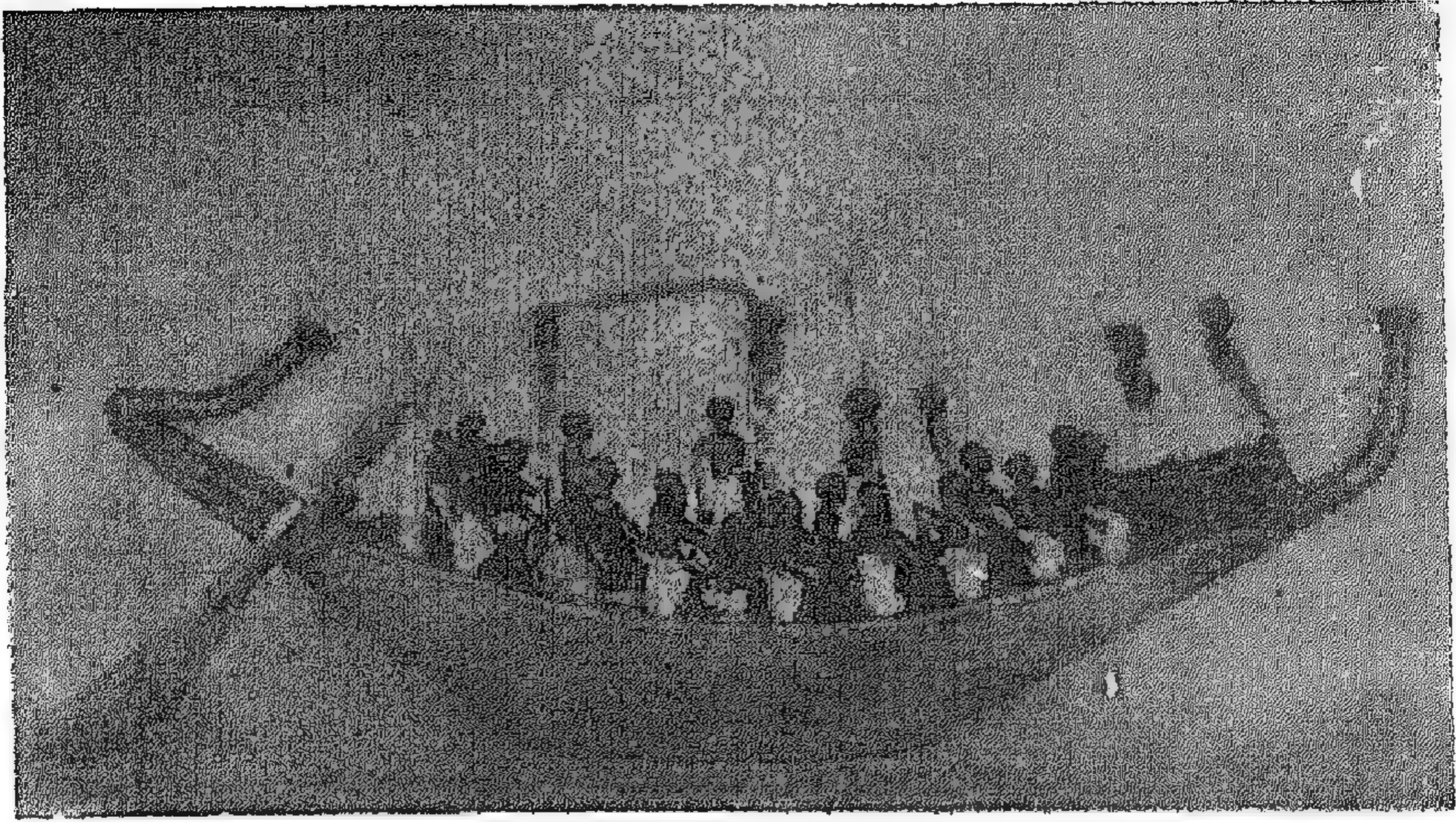
(٩) « مركب خوفوفى خطر والسكوت جرمة » للأستاذة إبتهاى غيث — مجلة أكتوبر ، العدد ٢٥٣ ، بتاريخ ٣٠ أغسطس



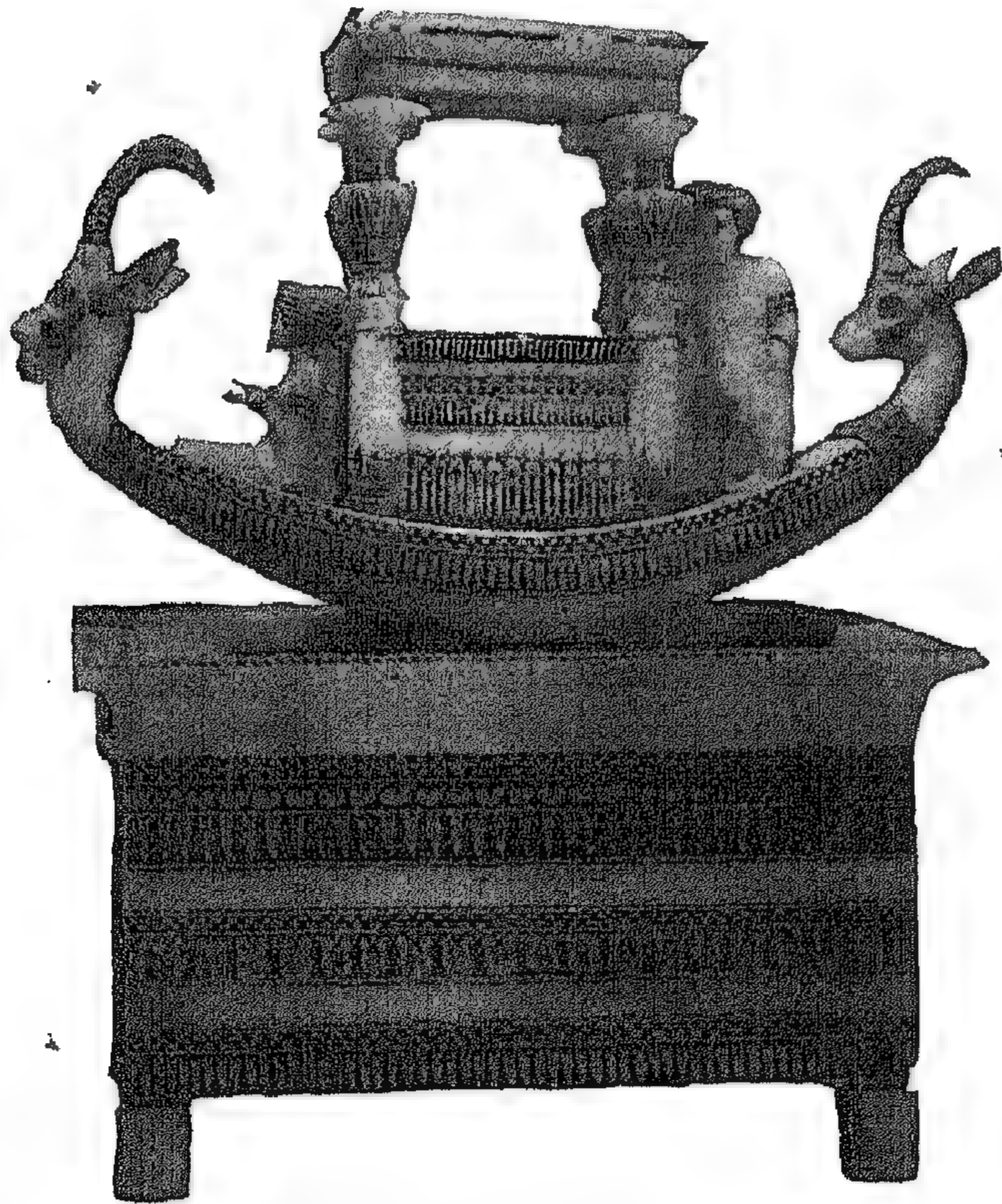
■ مركبان جنازتيان - من مقبرة « كاني نيسوت » ..



■ نموذج لمركب جنازتي لنقل جثمان المتوفى في رحلة طقسية ، عثر عليه بإحدى مقابر « برشه » بمصر الوسطى . لاحظ الشبه بين تصميمه وتصميم مركب خوفو



■ مركب جنائزي من عصر الدولة الوسطى ، يتشابه شكله وتصميمه مع شكل وتصميم مركب خوفو



■ نموذج صغير لمركب من مقبرة توت غنخ آمون .

خوفو في انتقاله عبر النيل في رحلاته إلى صعيد مصر وإلى الدلتا . ثم استخدم في نقل جثمانه لدفنه بالهرم الأكبر، وبقي إلى جواره ليستعمله في الحياة الثانية وفق عقيدة الفراعنة . و يقول كثير من الأثريين أن هناك اختلافاً كبيراً بين هذا المركب ومراكب الشمس ، التي تعتبر مراكب رمزية صنع - المصريون القدماء - منها نماذج صغيرة بعضها ملون وبعضها مصفح برقائق من الذهب .

● و يقول الأستاذ الدكتور عبد العزيز صالح في كتابه « الشرق الأدنى القديم » تعليقاً على مركب خوفو: [ذهب رأى إلى تسمية مركب خوفو هذه وأخواتها باسم مراكب الشمس ، والربط بينها وبين الرحلتين اللتين يقوم بهما إله الشمس و يصحب الفرعون معه ، في رحلة يجوب بها سماء الدنيا بالنهار، وأخرى يجوب فيها سماء العالم السفلى بالليل . ولكن من الصعب تأكيد هذه التسمية لعدة أسباب أهمها سببان هما :

أ- ان أشكال الحفرات التي نحتت لمراكب خوفو أشكال متباينة تختلف من واحدة إلى أخرى . وذلك مما يخالف القول بأن المراكب كانت تخدم غرضاً واحداً هو رحلة الملك مع إله الشمس في سماء الدنيا وسماء الآخرة .

ب- ان مراكب الشمس التقليدية التي صورتها المناظر المصرية لرحلة إله الشمس ، تمتاز برموز خاصة . ولم يعثر على أى رمز من تلك الرموز في مركب خوفو التي عثر عليها وذلك على الرغم من أن أجزاءها قد وجدت كاملة .

وقد افترضت عدة افتراضات لهذه المراكب وهى : أن واحدة منها على الأقل استخدمت في نقل جثة خوفو بعد وفاته من قصره إلى قرب هرمه . ثم وضعت في حفرتها وغطيت بالكتل الحجرية . ولعل المراكب الباقيات كان شأنها شأن غيرها من الأثاث الفاخر الذى اعتاد المصريون على أن ينتفعوا به في دنياهم ، ثم يضعونه في مقابرهم وأهرامهم لينتفعوا به في العالم الآخر، لولا أن ضخامة مثل هذه المراكب حالت دون وضعها مع بقية الأثاث داخل الهرم نفسه ، فوضعت حوله . ومن المحتمل أن خوفو استخدم بقية مراكبه في حياته في مناسبات دينية ورسمية . كمناسبة تتويجه ، وكانت بعض مراسم تتويج الملك تجرى على السفن فعلاً ، وكذا مناسبات تروده على معابد الأرباب الكبار في طول البلاد وعرضها ، وزياراته لمدن الحج المقدسة القديمة ، فضلاً عن جولاته الإدارية التى كان يقوم بها بين مراكز القطر من حين إلى حين على متن النيل ، وذلك إلى جانب رحلاته الفردية والأسرية الخاصة (١٠) .

(١٠) الشرق الأدنى القديم - الجزء الأول ، مصر والعراق . تأليف : الدكتور عبد العزيز صالح - مكتبة الأنجلو المصرية . الطبعة الرابعة ، ١٩٨٤ - ص ١١٨ - ١١٩

• ويقول عالم المصريات سيريل ألدريد في كتابه : « مصر : حتى نهاية الدولة القديمة » [لم يترجم] : [كان من المعتاد في عصر الدولة القديمة أن يتم دفن المراكب الجنائزية بجوار المقبرة أو محل الدفن... وفي الجانب الشرقي للهرم الأكبر وجدت ثلاثة حفرات خاوية على شكل مراكب وفي عام ١٩٥٤ أثناء القيام بعمليات تنظيف الأنقاض بالجانب الجنوبي للهرم الأكبر، تم العثور على حفرة مغطاة بكتل حجرية وضعت رأسياً لتغطية حفرة وجد بداخلها مركب خشبي مفكك مصنوع من خشب الأرز. واعتبر هذا المركب أقدم وأكبر أثر من نوعه في تاريخ العالم ...] . ثم أورد وصفاً دقيقاً لأجزاء مركب خوفو ومكوناته ووصفاً آخر للمركب بعد تركيبه شاملاً مقاساته وأبعاده وشكل تصميمه ، وذلك باعتباره من المراكب النيلية . كما أورد إشارة ضافية إلى الحفرة الثانية [الغربية] التي يحتمل أن تحتوى على مركب آخر من مراكب خوفو . وإشارة إلى أن الحفرة التي دفن فيها المركب الأول عبارة عن حفرة مستطيلة الشكل وليست على شكل مركب مثل غيرها من حفرات المراكب الثلاثة التي عثر عليها بالجانب الشرقي للهرم .

ثم يقول سيريل ألدريد : [لقد شاع لفظ في تسمية هذا المركب . فقد أطلق عليه خطأ اسم مركب الشمس ، مع انه — طبقاً لتصميمه الهندسي — مركب نيلي نموذجي مثل غيره من مراكب الدولة القديمة التي كانت تستخدم في أغراض مدنية دنيوية ... ومن المحتمل انه قد استخدم في الموكب الجنائزي للملك خوفو] .

وحتى يؤكد المؤلف هذه الفكرة ، أشار إلى المعبد الذي بناه الملك « نسي ويسر رع » من ملوك الأسرة الخامسة ، باعتباره أحسن نموذج لمعابد الشمس .. ووصف نموذج مركب الشمس المبني بالطوب الطيني غير المحروق ، والكائن بخارج سور المعبد ، باعتباره رمزاً لمركب الإله رع الذي كان يجتاز به صفحة السماء في رحلته اليومية (١١) .

• وفي كتاب شبه موسوعي بعنوان « مصر القديمة » يتضمن عدة بحوث لبعض علماء المصريات ، نشرته الجمعية الجغرافية القومية الأمريكية سنة ١٩٧٩ [لم يترجم] ورد بحثان لعالمين من علماء المصريات . البحث الأول أعده إ . ادواردز بعنوان « الأهرام كبنائيات للخلود » . والبحث الثاني أعدته فيرجينيا لى دافيز بعنوان « في الطريق إلى الآلهة » .

وخلاصة هذين البحثين فيما يتعلق بمركب خوفو، انه [في سنة ١٩٥٤ ، وبينما كان بعض العمال المصريين يقومون بأعمال التنظيف وتسوية الرمال والأحجار المتناثرة على الجانب الجنوبي

Egypt: to the end of the old kingdom By: cyril Aldred. P.87-99.

(١١)

1- Pyramids Building for Eternity. By: I.E.S Edwards-P.73-101.

(١٢)

2- Pathways to the Gods. By: Virginia Lee Davis-P,154-201

Abstracted from: Ancient Egypt-Discovering It's Splendors.

Published By: National Geographic Society.

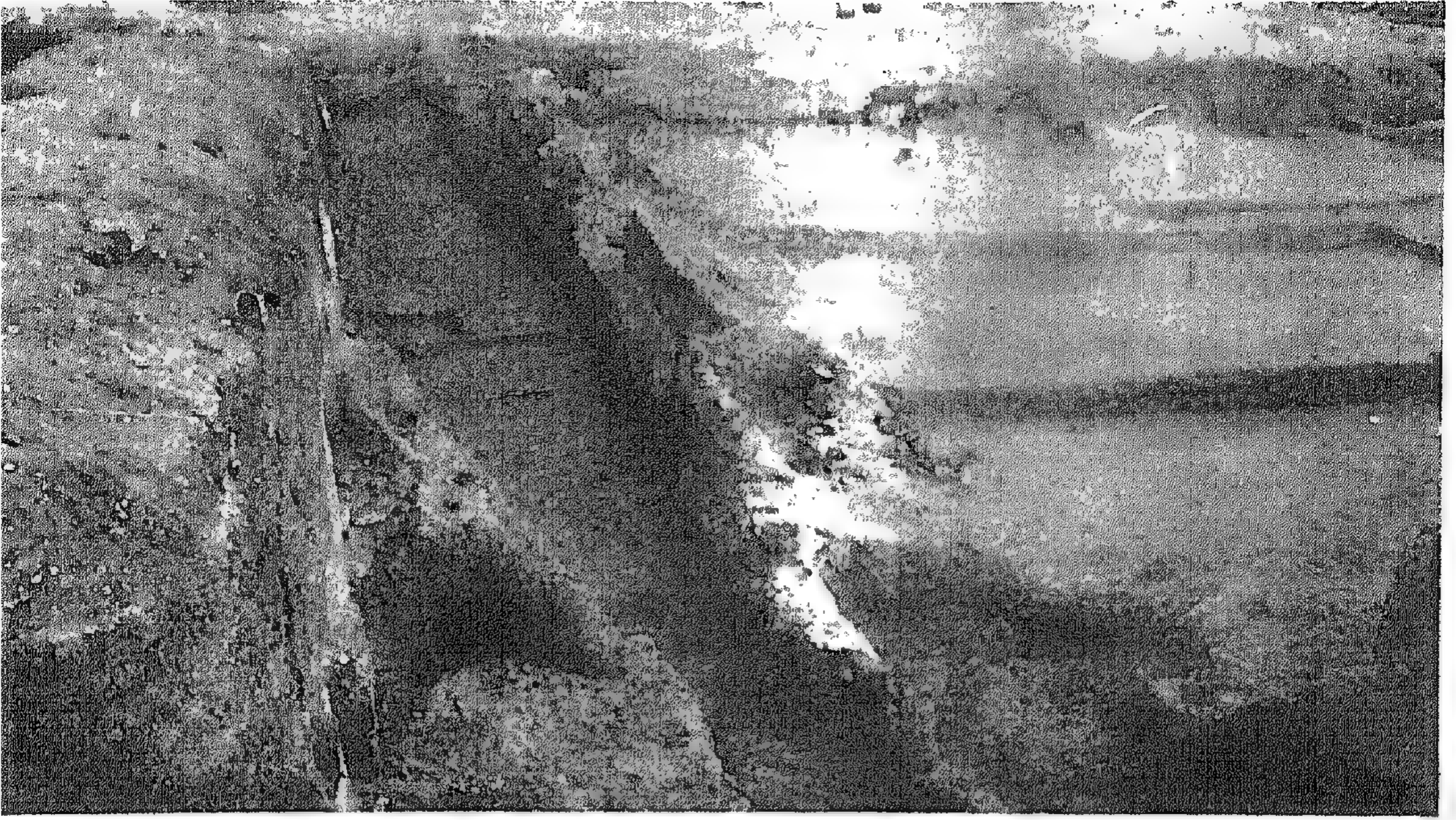
من الهرم الأكبر، عثروا على حفرة دفنت فيها أجزاء مركب خشبي يبلغ طوله نحو ١٤٠ قدماً. كما عثروا على حفرة أخرى غربي الحفرة الأولى وتماثلها في الشكل، ولكنها لم تفتح حتى الآن، وإن كان من المحتمل العثور بداخلها على مركب مماثل.

وكانت أجزاء المركب الأول تحمل علامات لكيفية تركيبها تركيباً صحيحاً، وكيفية اتجاه هذه الأجزاء بالنسبة للقطع والأجزاء المجاورة لها، وكيفية تجميع هذه الأجزاء مع بعضها وربطها بجبال يبلغ طولها آلاف الأقدام. ومن الواضح أن غالبية أجزاء هذا المركب، مصنوعة من خشب الأرز الذي استجلب من بيلوس بلبنان.

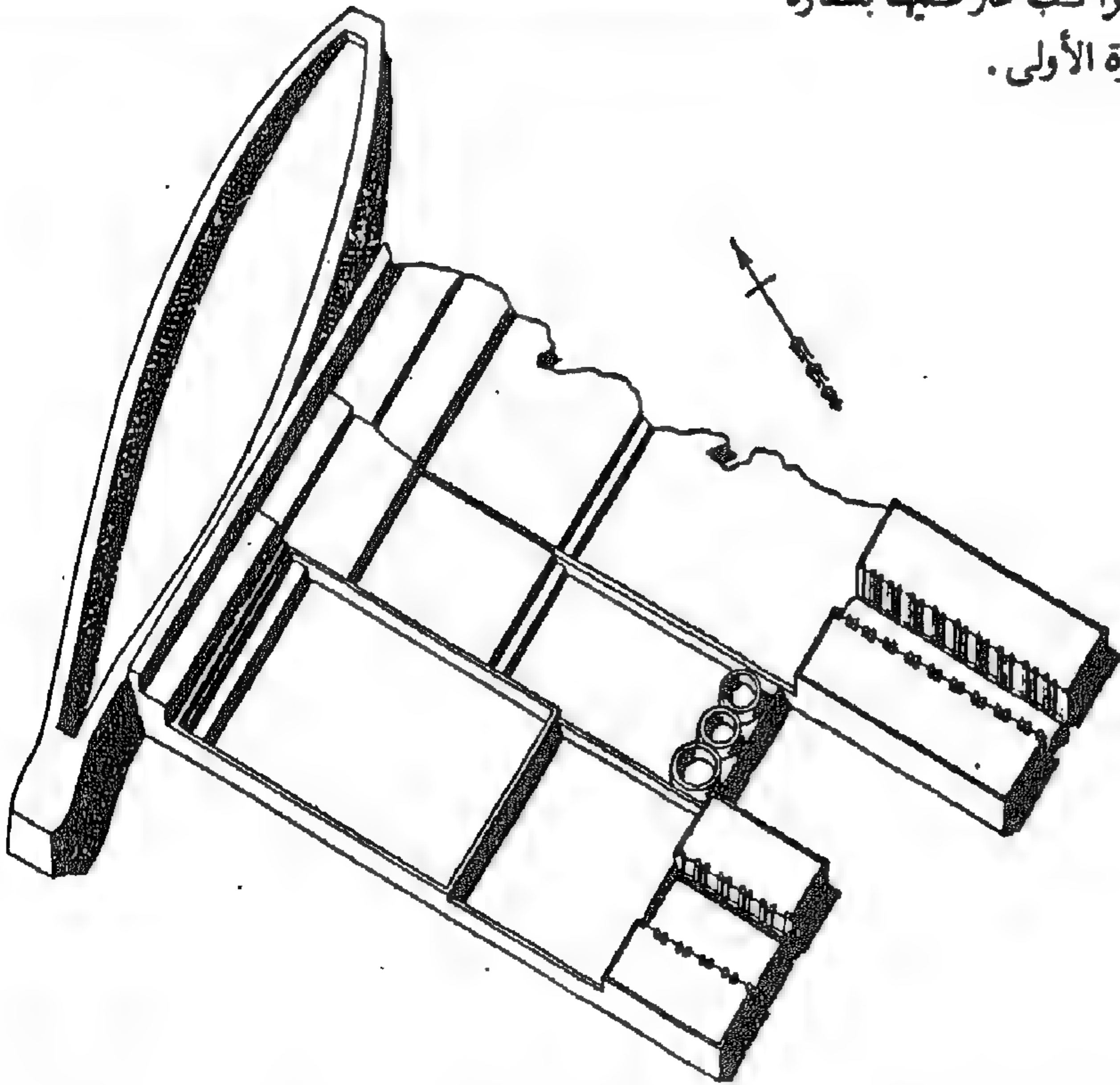
ومن المحتمل أن هذا المركب قد استخدم في نقل جثمان الملك خوفو من قصره في منف إلى قرب مدفنه بالهرم الأكبر. ثم تم دفن المركب في الحفرة ليكون بالقرب من الملك حتى يستخدمه في العالم الآخر. ومن المحتمل أيضاً أن يكون المركب الثاني هو الآخر من المراكب الجنائزية التي اشتركت في الطقوس الخاصة بجنائزة الملك خوفو... [

• ويذكر عالم المصريات الكبير و. إيميري في كتابه «مصر العتيقة — الثقافة والحضارة في مصر منذ ٥٠٠٠ سنة» [ترجم ولكني لم أعر على ترجمته] (١٣) دراسة وافية عن «مراكب الشمس» الحقيقية التي دفنت جوار بعض مصاطب ومقابر ملوك الأسرتين الأولى والثانية بمنطقة سقارة. ومنها مركب الشمس التي كانت مدفونة بحفرة بالناحية الشمالية لمقبرة الملك «حور-آحا» من ملوك الأسرة الأولى بسقارة. ويقول إيميري إن هذه الحفرة كانت تتضمن «مركب شمس» مصنوعاً من الخشب، دفن جوار المقبرة لتستعمله روح الملك في رحلتها مع الآلهة عبر السماء كل نهار وكل ليل.

وقد عثر إيميري على حفرة أخرى جوار مقبرة أحد ملوك الأسرة الأولى بمنطقة سقارة، وقال أن هذه الحفرة كانت تحتوى أيضاً على «مركب شمس» خشبي كانت تستخدمه روح الملك في رحلاتها الأبدية. كما أوضح لنا أيضاً برسم كروكي الكيفية التي كان يتم بها دفن تلك المراكب بداخل حفراتها المجاورة لمصاطب أو مقابر ملوك الأسرتين الأولى والثانية. ونخرج من دراسة إيميري بنتيجتين: الأولى أنه كان يتم دفن مركب شمس واحدة لكل مقبرة أو مصطبة واحدة. والثانية أن شكل حفرات دفن هذه المراكب يختلف تماماً عن شكل الحفرة التي دفن فيها مركب خوفو، كما أن شكل وتصميم هذا المركب يختلف عن شكل وتصميم مراكب الشمس.



■ إحدى حفرات دفن المراكب عثر عليها بسقارة
ويرجع تاريخها إلى عصر الأسرة الأولى .



■ رسم تخطيطي يبين موضع حفرة مبنية بالطوب بجوار مقبرة الملك « حور-آحا » [من ملوك الأسرة الأولى] ، ويقول إيميري أن هذه الحفرة كانت تتضمن « مركب شمس » مصنوعاً من الخشب .

• وهكذا كان من الواضح أن غالبية المصادر والمراجع العلمية قد أجمعت تقريباً على نفي صفة
مراكب الشمس عن مركب خوفو الذى عثر عليه بمجنوب الهرم .

ومن الحقائق المسلم بها لدى كثير من علماء المصريات ، أن جميع تلك المراكب التى عثر عليها
مدفونة بجوانب الأهرام أو مصاطب ومقابر الملوك المصريين القدماء ، مازالت الأسرار تحيط بها إلى
الآن ، ومازالت بعض الخلافات قائمة بين هؤلاء العلماء فى تحديد الغرض أو الأغراض التى توخاها
قدماء المصريين بدفن تلك المراكب جوار مقابر ملوكهم . ومع ذلك ، وبالرغم من وجود تلك
الخلافات فى وجهات النظر بين علماء المصريات ، فقد استبعدوا تماماً وصف مركب خوفو بأنه من
مراكب الشمس ، وهو الوصف الذى أطلق خطأ على سبيل الإثارة ، ومازال خطأ شائعاً حتى
الآن .

وباستقراء تلك المراجع التى تناولت هذا الموضوع ، والتى قدمت بعضها فى الفقرات السابقة ،
لاحظت أن مرجعين منها ، تناولوا هذا الموضوع بكثير من التفصيل والحسم العلمى ، بالإضافة إلى
الإفاضة فى توثيق المعلومات بالصور والرسوم التى تؤيدها . وهذان المرجعان هما :

١ - للأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر:

أ - محاضرة بعنوان « مراكب الشمس » أُلقيت فى الجمعية الجغرافية المصرية - يوم
الثلاثاء ١٣ مايو ١٩٥٨ - وأصدرتها مطبعة جامعة القاهرة فى نفس العام .

ب - دراسة بنفس العنوان « مراكب الشمس » عثرت عليها ضمن مقتنيات مكتبة
الصديق الفنان زهدى . وهى مطبوعة فى شكل ملزمة كاملة (١٦ صفحة طباعة)
ولكنها بدون غلاف ، فلم أتمكن من معرفة ناشرها أو تاريخ طبعتها .. وتتضمن
هذه الدراسة بعض المعلومات التى أوردها المؤلف فى « المحاضرة » بالإضافة إلى
إضافات جديدة فى المعلومات وفى طريقة التناول ، الأمر الذى يؤكد أن هذه
« الدراسة » قد صدرت بعد « المحاضرة » .

٢ - للبروفيسور ياروسلاف تشرنى :

كتاب « الديانة المصرية القديمة » - ترجمة : الدكتور أحمد قدرى . ومراجعة : الدكتور محمود
ماهر طه . ومن إصدار مطبعة هيئة الآثار المصرية سنة ١٩٨٧ . ويتضمن أيضاً من المعلومات عن
« ديانة الشمس » و « مراكب الشمس » موثقاً بصور النقوش والرسوم التى تتناولها هذه المعلومات .
وقد رأيت أن أعرض فى هذا المجال اختصاراً وافياً بقدر الامكان للمعلومات والآراء التى قدمها
كل مرجع من هذين المرجعين .. ولنبدأ بدراسات الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر، رحمه الله .

□ التبرؤ من اطلاق اسم مركب الشمس على مركب خوفو

تستهل الدراسة بذكر أن اطلاق اسم « مركب الشمس » على مركب خوفو الذى عثرت عليه مصلحة الآثار، قد حدث دون أن يكون لمصلحة الآثار أى اتصال بهذه التسمية التى رددتها الصحف وأحاديث الإذاعة ، ولا تزال ترددها حتى الآن .

وتعتبر واقعة العثور على مركب خوفو بجنوب الهرم سنة ١٩٥٤ ، من أهم الأحداث الأثرية التى وفقت إليها مصر منذ أن كشف فيها عن مقبرة « توت عنخ آمون » ومقبرة الملكة « حوتب حرس » أم خوفو وزوجة سنفرو . وترجع الأهمية الأثرية لهذا المركب بسبب نسبته إلى الملك خوفو صاحب الاسم الرنان فى تاريخ البشرية ، وصاحب الهرم الأكبر الذى لا يزال يعتبر أحد أعاجيب الدنيا .. كذلك فإن هذا المركب يعتبر أقدم وأضخم سفينة أثرية فى تاريخ العالم . كما يعتبر خير مثال ينير لنا السبيل لدراسة طرق بناء المراكب والسفن عند قدماء المصريين ، ومدى متانتها وطريقة تسييرها .

وقد عثر رجال مصلحة الآثار فى نفس الوقت على سطح حفرة أخرى مشابهة تماماً للحفرة التى عثر بداخلها على مركب خوفو مفككة ، وكانت أجزاؤها مرصوفة فوق بعضها فى ثلاث عشرة طبقة . ومن الراجع وجود مركب ثان فى تلك الحفرة الثانية التى تقع على غرب الحفرة الأولى ، وذلك اعتماداً على أن جميع المظاهر المعمارية تدل على تطابق الحفرتين . وقد اطلق أيضاً اسم « مركب الشمس » على المركب الذى يحتمل وجوده فى الحفرة الغربية ومازال مدفوناً بها حتى الآن . وهذا خطأ آخر من الناحية العلمية .

□ ما هى مراكب الشمس ؟

أجاب الأستاذ عبد المنعم أبو بكر على هذا السؤال يبحث طويل عن ماهية هذه المراكب ، وأوصافها الفنية والهندسية ، وأغراضها الدينية والعقائدية ، نوجزه فيما يلى :

منذ عصور ما قبل التاريخ ، ارتبط النيل بعقائد المصريين كما ارتبط بحياتهم اليومية . وقد عرف المصريون كيفية بناء القوارب والمراكب والسفن بمجرد استقرارهم على شاطئ النيل ، واتخذوها كوسائل للتنقل بين النشاطين وللسفر بين بلاد وأقاليم الوجهين القبلى والبحرى .

وتصور المصريون فى ذلك العصر السحيق الفارق فى القدم ، أن الآلهة هى الأخرى لا تستعمل فى تنقلاتها سوى المراكب ، وأن السماء عبارة عن بحر خضم . وعلى هذا الأساس ظهرت فكرة « القارب المقدس » . وكان قدس الأقداس فى كل معبد يحوى منصة من الحجر يقام عليها القارب المقدس وفيه الناووس الذى يحفظ به تمثال الإله ..

وقد استمرت هذه الفكرة الفارقة فى القدم ، التى تجعل القوارب والمراكب هى الوسائل الوحيدة لتنقلات الآلهة ، طوال التاريخ المصرى القديم بمختلف عصوره . بل ومن الغريب أن هذه الفكرة

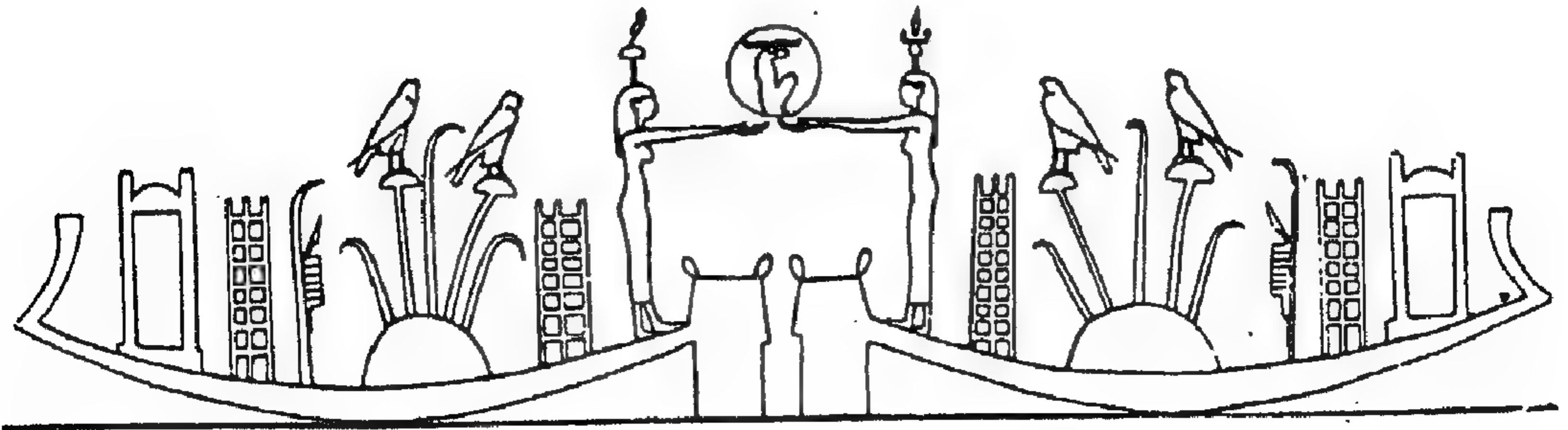
ظلت ممثلة حتى اليوم فيما يجرى بمولد « أبو الحجاج » بالأقصر ، ومولد « عبد الرحيم القناوى » بقنا . حيث يحمل قارب فوق عربة ، ويكون جانباً رئيسياً من مراسم الاحتفال بمولد كل من هذين السيدين من أولياء الله . كما أن هناك ظاهرة أخرى غريبة ما زالت شائعة بالبلاد المصرية حتى الآن ، وهى تزيين قباب بعض المشايخ المحليين فى أيام موالدهم بقوارب زاهية الألوان تصنع من الورق الملون ، وتتدلى من سقوف مزاراتهم . كما أن من المحتمل أن يكون للسفينة التى تعلو قبة مثذنة جامع الامام الشافعى ، ولسفينة أخرى كانت تعلو مثذنة جامع أحمد بن طولون ، شئ من الصلة بعقائد مصرية قديمة غارقة فى القدم .

أما مراكب الشمس فهى تلك المراكب الخيالية التى اعتقد المصري القديم ان إله الشمس « رع » يستخدمها فى رحلته عبر السماء من الشرق إلى الغرب . ومنذ عصر ما قبل التاريخ حتى عصر النصف الأول من الدولة القديمة ، ساد الاعتقاد بأن هناك مركب شمس واحداً يستقله الإله « رع » فى رحلة النهار من شرق السماء حتى غربها .

وابتداء من أواخر عصر الأسرة الخامسة ، ونتيجة لظهور عقيدة « أوزيريس » التى أضافت إلى أعمال « رع » انه ينفذ إلى عالم الموتى لينير لهم دنياهم ، ويجلب لهم السعادة ، ظهرت فكرة تجوّل الشمس فى العالم السفلى ، وانتقالها بالتالى على ظهر مركب آخر يقوم برحلة أخرى من الغرب إلى الشرق .

- وهكذا ابتداء من ذلك العصر ، أصبح هناك مركبان للشمس :
- أ - مركب النهار : واسمه « مِئِنْدِجِتْ » ويقوم برحلته من الشرق إلى الغرب .
 - ب - مركب الليل : واسمه « مِشِكِيتْ » ويقوم برحلته من الغرب إلى الشرق .

وقد ظهر مركب الشمس الليلى لأول مرة مع « متون الأهرام » التى بناها أواخر ملوك الأسرة الخامسة وبعض ملوك الأسرة السادسة . ويفهم من نصوص هذه المتون ضمناً « أن الشمس حين تصل فى السماء إلى الغرب ، ترحب بها الآلهة ... وتترك الشمس مركب النهار لتستقل مركب الليل



■ انتقال الشمس من مركب النهار إلى مركب الليل .

وقد خيم الظلام . فتبدأ رحلة الليل في العالم السفلى .. وهناك يضىء « رع » للإله الأكبر « أوزيريس » الذى يحكم العالم المظلم ، كما يضىء للموتى المساكين الذين يعيشون في كهوفهم ، والذين يحيونه بقلوب تملؤها السعادة ، رافعين أيديهم مبتلين باسمه ، وشاكين له أحوالهم ، فتفتح عيونهم عند رؤيتهم له ، وتدب فيهم السعادة عند أول نظرة يلقيها عليه .. أما رع فيستمع إلى رغباتهم ، ويخفف من آلامهم ، ويقلل من عذابهم ... وعندما يترك إله الشمس العالم السفلى في الصباح ، يغتسل في بحيرة « إيارو » حتى يزيل عن نفسه ذلك اللون القاتم الذى اكتسبه أثناء الليل ... ويتقدم متحلياً بملابسه الحمراء إلى باب السماء في الشرق فيهب الكائنات الحية جميعاً الحياة والسعادة ... » .

ومعنى ذلك أن فكرة تجول إله الشمس على مركبين أولهما للنهار وثانيهما لليل قد ظهرت في أواخر عصر الأسرة الخامسة .. أى بعد عصر خوفو بأكثر من مائتى عام . وفي عصر خوفو وكذا في العصور التاريخية التى سبقت لم تكن عقيدة الشمس لدى قدماء المصريين تستلزم سوى مركب شمس « واحد فقط » ليتجول به الإله « رع » على صفحة السماء من الشرق إلى الغرب .

ومن الحقائق الأثرية الثابتة ، العثور حتى الآن على خمس حفرات للمراكب خاصة بهرم خوفو ، وخمس حفرات لمراكب أخرى خاصة بهرم خفرع .. وهذه الحفرات كلها منحوتة في باطن صخر هضبة الأهرام على شكل مراكب حقيقية تمثل بعض أنواع المراكب التى كانت مستعملة فعلاً في الحياة اليومية . وهى نماذج تختلف تماماً عن النموذج المعروف لمركب الشمس .

وإذا كان من الشابت وجود مثل هذا العدد من المراكب التى كانت مدفونة بالقرب من كل هرم .. فكيف نستطيع لعقولنا أن تبلى الادعاء غير الصحيح بأن هذه المراكب مراكب شمس ؟ .. وكيف كان يتأتى للملك المتوفى خوفو أو خفرع أن يذهب في تلك الرحلة السماوية وهو يركب خمسة مراكب شمس ؟ .. ألم يكن يكفى مركب واحد .. ؟ !

□ شكل وطراز مراكب الشمس

صورت مراكب الشمس كثيراً في متون الأهرام .. كما صورت مئات المرات على جدران المقابر التى يرجع تاريخها إلى مختلف حقب وعصور التاريخ المصرى القديم .. كما صنعت لها عدة نماذج صغيرة مجسمة عثر عليها بين آثار العديد من المقابر .. كما بنى لها بالطوب نموذج ضخم ، عثر عليه بجنوب معبد الشمس الذى بناه الملك « نسي و سر رع » أحد ملوك الأسرة الخامسة في « أبوصير » .

وجميع هذه الصور والنقوش والنماذج الصغيرة والكبيرة ، تؤكد أن لمراكب الشمس شكلاً معيناً وتصميماً هندسياً خاصاً ، لم يختلف إطلاقاً ولم يتطور طوال عصور التاريخ المصرى القديم . وكان

من أهم مميزاتها ، أنها تحمل فوق ظهرها رموزاً معينة ذات دلالات سحرية ودينية ، ترجع إلى عصور سابقة غارقة في القدم .

وتؤكد هذه الأدلة أيضاً أن مركب الشمس عبارة عن مركب طويل ، له « مقدمة » عالية تنتهى بمنصّة مستطيلة تتدلى منها « ستارة » عريضة تكاد تلمس سطح الماء ، ومن المحتمل أن هذه الستارة كانت تصنع من حصير مجدول من نبات السّمّار ، أو من خيوط مدلاة نُظمت فيها خرزات طويلة ملونة .

أما مؤخرة مركب الشمس فهي عبارة عن بروز ينحني أولاً إلى الداخل ، ثم لا يلبث أن يمتد في استقامة إلى الخارج .

وفي وسط المركب تقوم دائماً مجموعة من القوائم عليها رموز خاصة ترمز إلى نواح دينية معقدة توارثها المصريون القدماء عن عصور ما قبل التاريخ .

هذه المميزات الخاصة والسمات والخصائص الذاتية والأساسية التي لا يمكن أن يكون مركب الشمس بدونها ، لا تتوفر إطلاقاً في مركب خوفو الذي سمي خطأ بمركب الشمس .

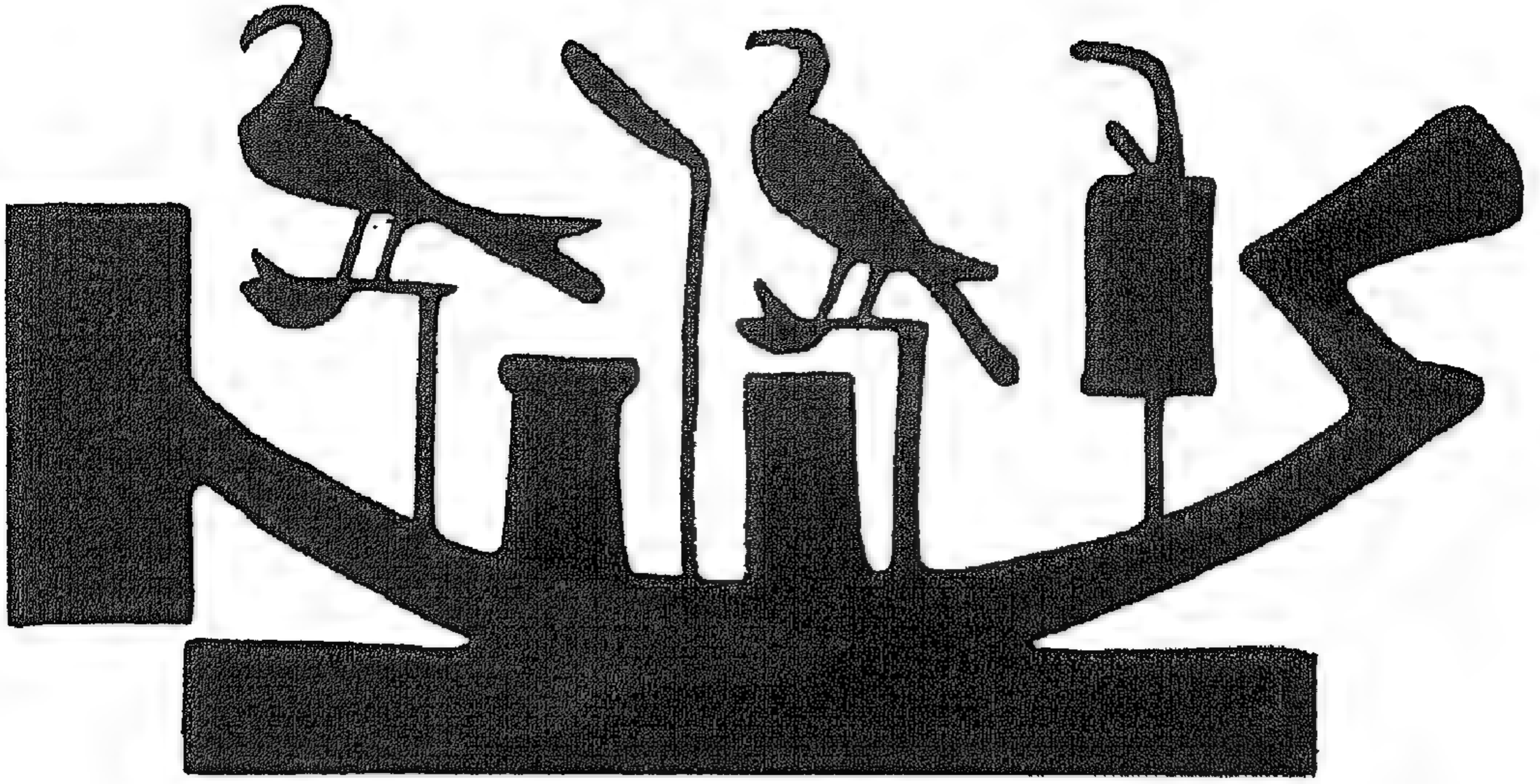
ومقارنة شكل وتصميم مركب خوفو بشكل وتصميم مراكب الشمس نلاحظ على الفور العديد من الاختلافات الجوهرية ، لعل من أهمها شكل وتصميم مقدمة ومؤخرة مركب خوفو ، حيث شكلت كل منها على هيئة مجموعة من سيقان البردى ، ضمت أطرافها العليا على هيئة زهرة البردى . وهذا التشكيل يختلف تماماً عن شكل وتصميم مقدمة ومؤخرة مراكب الشمس كما سبق أن أوضحنا .

كذلك فإن مركب خوفو خال تماماً من أى رمز من الرموز السحرية أو العقائدية التي تقوم على قوائم خشبية وسط المركب ، والتي تعتبر خصيصة جوهرية في مراكب الشمس .

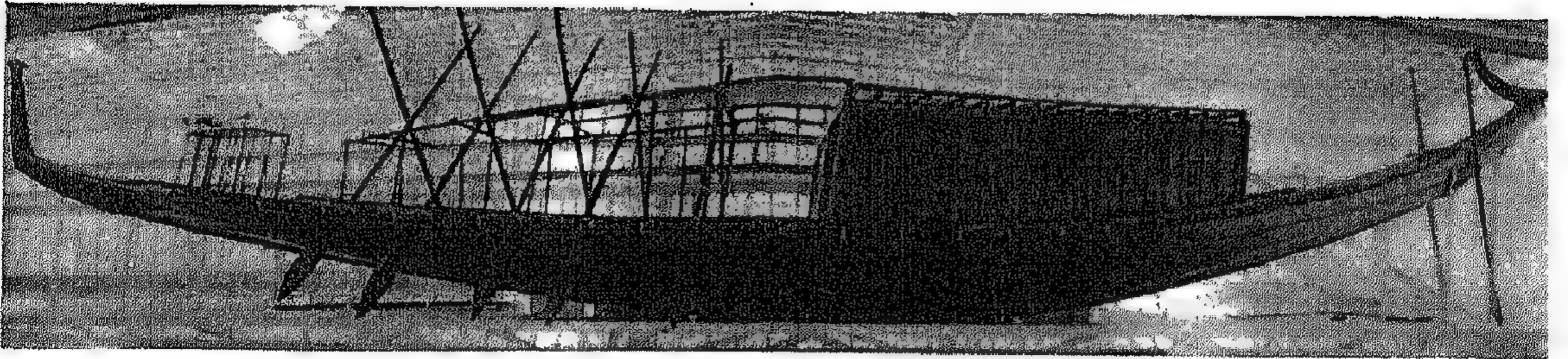
هذا بالإضافة إلى أن مركب خوفو به عشرة مجاديف كانت تستخدم لتسييره ، ومجدافان في المؤخرة كانا يستخدمان كدفة لتوجيهه . في حين أن النموذج التقليدي لمراكب الشمس لا يتضمن سوى مجداف واحد في المؤخرة يقوم مقام الدفة ، وكان هذا هو المعتاد طبقاً للعقيدة ، لأن الطقوس الدينية المتعلقة برحلات مراكب الشمس تحتم سحبها أو قطرها بالحبال ، أو بواسطة عدة قوارب قطر تسيّر بها المجاديف .

□ المراكب في خدمة الطقوس والتقاليد السياسية

من المعروف أن قدماء المصريين كانوا من أشد شعوب العالم القديم تمسكاً بالتقاليد الدينية والسياسية والاجتماعية التي توارثوها عن أسلافهم من الآباء والأجداد . وتشير كثير من الدلائل



■ الشكل التقليدي لمراكب الشمس ، وهو شكل ظل ثابتاً لم يتغير في أى عصر من عصور التاريخ المصرى القديم . خصوصاً شكل المقدمة والمؤخرة ، ووجود الرموز الدينية والسحرية المقامة بوسط المركب . وشكل مراكب الشمس على هذا النحو يختلف تماماً عن شكل مراكب خوفو التى أطلق عليها خطأ اسم مراكب الشمس .



■ مركب خوفو.. شكله وتصميمه الهندسى يختلف تماماً عن شكل وتصميم مراكب الشمس .

الأثرية والتاريخية إلى أن الدلتا [الوجه البحرى] كانت أسبق في الحضارة وأكثر تقدماً من الوجه القبلى . وأن حكام الدلتا في عصور ما قبل الأسرات قد توحدوا تحت زعامة حاكم واحد قام بالزحف على مصر الوسطى والصعيد ، ووحّد البلاد لأول مرة في نحو عام ٤٢٤٠ ق م . أى قبل عصر مينا بنحو ألف عام . واتخذ مدينة « أون » [هليوبوليس] عاصمة للبلاد .

ثم توالىت مشات السنين على تلك الوحدة إلى أن تفككت إلى أقاليم مستقلة ، وانفصل اتحاد الوجهين إلى أن توحد الصعيد مرة أخرى تحت قيادة الملك مينا عام ٣٢٠٠ ق م ، الذى زحف إلى مراكز الدلتا فأخضعها بالحرب ، وأصبح ملكاً على الأرضين [الوجه القبلى والوجه البحرى] اللذين توحدوا في دولة واحدة عاصمتها « منف » التى شيدها قبيل مفرق الدلتا .

وتدل العديد من النصوص على أن مراحل المعارك التى خاضها الملك مينا موحد مصر ومؤسس الأسرة الأولى ، فى سبيل أن يمد ملكه وسطوته على الشماليين من سكان الدلتا ، أصبحت أشبه ما تكون بمراسم ضرورية ذات صبغة دينية ، ينبغى على كل من يعتلى عرش مصر ، أن يؤديها أداء رمزياً حتى تكتمل شرعيته فى الجلوس على العرش وحكم المملكة المصرية المتحدة .

ولذلك فقد كان من الواجب العقائدى المفترض على كل ملك يتولى عرش مصر بعد مينا ، أن يذهب للحج فى رحلات طقسية مقدسة ، إلى مختلف مراكز الدلتا التى أخضعها مينا واكتسب شرعية حكمها . وهناك يؤدي بطريقة رمزية طقوساً عقائدية خاصة بقصد تأكيد شرعية حكمه وسيطرته على كل مراكز الدلتا وأقاليمها .

وهناك نصوص دينية يرجع تاريخها إلى عصر الدولة الوسطى — أى حوالى القرن العشرين قبل الميلاد — وإن كان من المحتمل أن مضمونها يرجع إلى عصور سابقة أكثر قدماً . وتتحدث هذه النصوص عن طقوس ومراسم التتويج ، وهو حديث غير واضح ومملوء بالرموز الغامضة ، ولكن مما يسترعى النظر أن هذه الطقوس تجرى أحداثها فى مركب نيلى كبير مشدود إلى الشاطئ ، وليس فى القصر الملكى أوفى المعبد كما هو متصور .

ومنذ أواخر عصر الأسرة الخامسة ، حين اكتسب أفراد من الشعب من خارج الأسرة المالكة ، بعض الحقوق التى كانت قاصرة من قبل على الملوك وحدهم ، ظهرت على جدران مصاطب ومقابر بعض كبار رجال الدولة ، خصوصاً من تولى منهم منصب الوزير ، نقوش وصور ومناظر تشير إلى أن صاحب المقبرة ، تشبهاً برحلات الحج التى كان يقوم بها الملوك ، قام برحلات طقسية مماثلة ليكتسب لنفسه شرعية الوظيفة السامية الرفيعة التى كان يشغلها .

وعلى سبيل المثال نرى نقشاً على جدران مقبرة « كاتى نيسوت » [بمنطقة الجيزة عصر الأسرة الخامسة] يتضمن منظرين فوق بعضهما لركبين جنائزين يقوم كل منهما بطقوس ومراسم رحلة

طقسية مقدسة . وقد كتب فوق المركب الأعلى « الحضور من بوطو (١) » والتوجه إلى حقول القربان .. ما أجملها من رحلة » .. وكتب فوق المركب الأسفل « التوجه إلى أون » (٢) .

وهناك نقش آخر على جدران مقبرة الوزير « نب كاو حور » [من عصر الملك أوناس — الأسرة الخامسة] يتضمن منظرًا لرحلة طقسية مماثلة ولكن إلى مدينة « سايس » (٣) .

ومن المعروف في علم الآثار أن المناظر المنقوشة فوق جدران المقبرة ، تمثل أحداثاً جرت في حياة صاحب المقبرة أثناء حياته على وجه الدنيا . ومعنى ذلك أن هؤلاء الوزراء ، كانوا يقومون برحلات تقليدية يتجهون بها نحو « بوطو » و « أون » و « سايس » .

وقد ظهرت هذه النقوش على جدران مقابر هؤلاء الأفراد الذين لا ينتمون إلى الأسرة المالكة ابتداء من عصر الأسرة الخامسة ، وهو العصر الذى سمحت فيه الظروف السياسية والاجتماعية لأفراد الشعب أن يقلدوا الملوك في كثير من أمورهم ، ومن بينها هذه الرحلات التقليدية ، التى لم تكن لغرض جنازى أو لأداء طقس من الطقوس الدينية التى تخص أية عقيدة من العقائد السائدة .

ومن المحتمل أن هذه الرحلات التى كان يقوم بها هؤلاء الأفراد عبارة عن تقليد أو تشبه بما كان يقوم به الملوك فى الرحلات فى العصور القديمة ، سواء أثناء حياتهم ، أو بعد مماتهم كجثث محنطة منقولة على أسطح المراكب .

□ الأغراض التى استخدمت فيها مراكب خوفو الخمسة

ويخلص الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر من جميع هذه المعلومات التاريخية والأثرية التى أوردها فى كل من « الدراسة » و « المحاضرة » بنظرية له فى تحديد الأغراض التى استخدمت فيها المراكب الخمسة ، سواء التى عثر عليها جوار هرم خوفو ، أو التى عثر عليها جوار هرم خفرع . وتتلخص هذه الأغراض فيما يلى .

(١) تل الفراعين الآن ، وتقع إلى جنوب بحيرة البرلس ، وكانت المركز الذى خرج منه الملوك الذين وحدوا مصر للمرة الأولى فى عصر ما قبل التاريخ [قبل عصر مينا بنحو ألف عام] . وقد ظلت مدينة بوطو عاصمة تقليدية للدلتا واطيقت بقدسية كبيرة طوال التاريخ المصرى القديم كله .

(٢) هليوبوليس وهى شمس الآن ، وكانت عاصمة البلاد خلال الوحدة الأولى .

(٣) قرب مدينة « صا الحجر » الآن بقرب محافظة الغربية . وقد لعبت « سايس » دوراً هاماً فى عصور ما قبل التاريخ . ويرجع كثير من المؤرخين أنها كانت العاصمة السياسية للدلتا بعد أن توحدت أقاليم الدلتا فى مملكة واحدة . وظلت لها أهمية سياسية طوال عصور التاريخ المصرى القديم ، بل وأصبحت عاصمة لمصر كلها خلال عصر الأسرة السادسة والعشرين [العصر الهكادى] .

١- مركب خاص تقام عليه طقوس التتويج ، مماثل تماماً لنفس المركب الذى أجريت عليه طقوس التتويج عندما تولى الملك عرش مصر ، بل وربما يكون نفس المركب الذى استخدم فعلاً فى هذا الغرض .

٢- مركب ليستخدمه الملك فى زيارته التقليدية إلى مدينة « بوطو » لأداء أحد طقوس وشعائر تولى العرش .

٣- مركب ليستخدمه الملك فى زيارته التقليدية إلى مدينة « سايس » . وكان حاكم هذه المدينة يتخذ لنفسه باستمرار رمز « النحلة » . وقد أصبح هذا الرمز رمزاً للدلتا كلها ، ثم أصبح يستخدم كإشارة مقدسة ترمز إلى أحقية الملوك فى حكم الدلتا [الوجه البحرى] باعتبارها الجزء المتمم لكيان الدولة ، بالإضافة إلى الجزء الثانى وهو الصعيد [الوجه القبلى] .

٤- مركب ليستخدمه الملك فى زيارته التقليدية إلى مدينة « أون » باعتبارها كانت عاصمة لمصر الموحدة فى عصر الوحدة القديمة التى تمت فى عصور ما قبل التاريخ ، وقبل الوحدة الشهيرة التى حققها ميعا سنة ٣٢٠٠ ق م بنحو ألف عام . وكانت هذه المدينة المركز الرئيسى للدراسات اللاهوتية التى أثرت بشكل واضح جداً فى معظم العقائد والديانات المصرية القديمة . وكان أهم إله فى أون هو الإله « رع » .. إله الشمس . ولذلك اهتم كهنته بدراسة السماء ورصد النجوم ، وعرفوا الكثير من الأفلاك ومدارات النجوم .

٥- مركب خامس وأخير هو الذى قام بنقل جثمان الملك بعد تحنيطه ، وبعد الانتهاء من جميع المراسم والطقوس الدينية ، وذلك من قصر الملك بالعاصمة منف ، حتى الشاطئ المجاور لهضبة الأهرام .

وبكثير من تواضع العلماء ، يقر الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر فى ختام أبحاثه ، بأن هذه المراكب المدفونة حول الأهرام ، مازالت تحيط بها الكثير من الأسرار التى تتطلب إجراء المزيد من البحوث والدراسات المتأنية . خصوصاً بالنسبة للمركب الثانى الذى مازال دفيناً بالحفرة الثانية بمجنوب الهرم الأكبر ، أو بالنسبة للكشف مستقبلاً عن المراكب المدفونة حول الهرم الثالث .. هرم « من كا ورع » ، أو للكشف عن المراكب المدفونة بجوار هرم « ستفرو » .. مؤسس الأسرة الرابعة .

الملك رمسيس الثانى



□ **مراكب الشمس في الديانة المصرية القديمة**

ولم يكن تناول ياروسلاف تشرنسى لموضوعى المراكب الجنائزية ومراكب الشمس تناولاً مباشراً كما فصل الدكتور عبد المنعم أبوبكر، بل تناثرت اشاراته إلى هذين الموضوعين ضمن الموضوعات الدينية والعقائدية المختلفة التى يتألف منها كتابه فى « الديانة المصرية القديمة » (١).

وقد تتبعنا جميع المواضع التى ورد فيها ذكر مراكب الشمس فى هذا الكتاب من وجهة نظر ارتباطها بالديانات والعقائد المصرية القديمة، مع التركيز على ذكر وظائفها وأغراضها والمناسبات التاريخية التى استخدمت فيها، ومن حيث شكلها وتصميمها الهندسى التقليدى، خصوصاً بالنسبة لمقدمتها ذات المنصة التى تتدلى منها ستارة تلامس سطح الماء، ومؤخرتها ذات الطابع الخاص، ونخلوها من المجاديف عدا مجداف أو مجدافى الدفة، لأنها كانت تقطر أو تسحب بالحبال أو تجرها قوارب أخرى ذات مجاديف. بالإضافة إلى أهم خصائصها، وهو وجود القوائم التى تحمل الرموز السحرية والعقائدية.

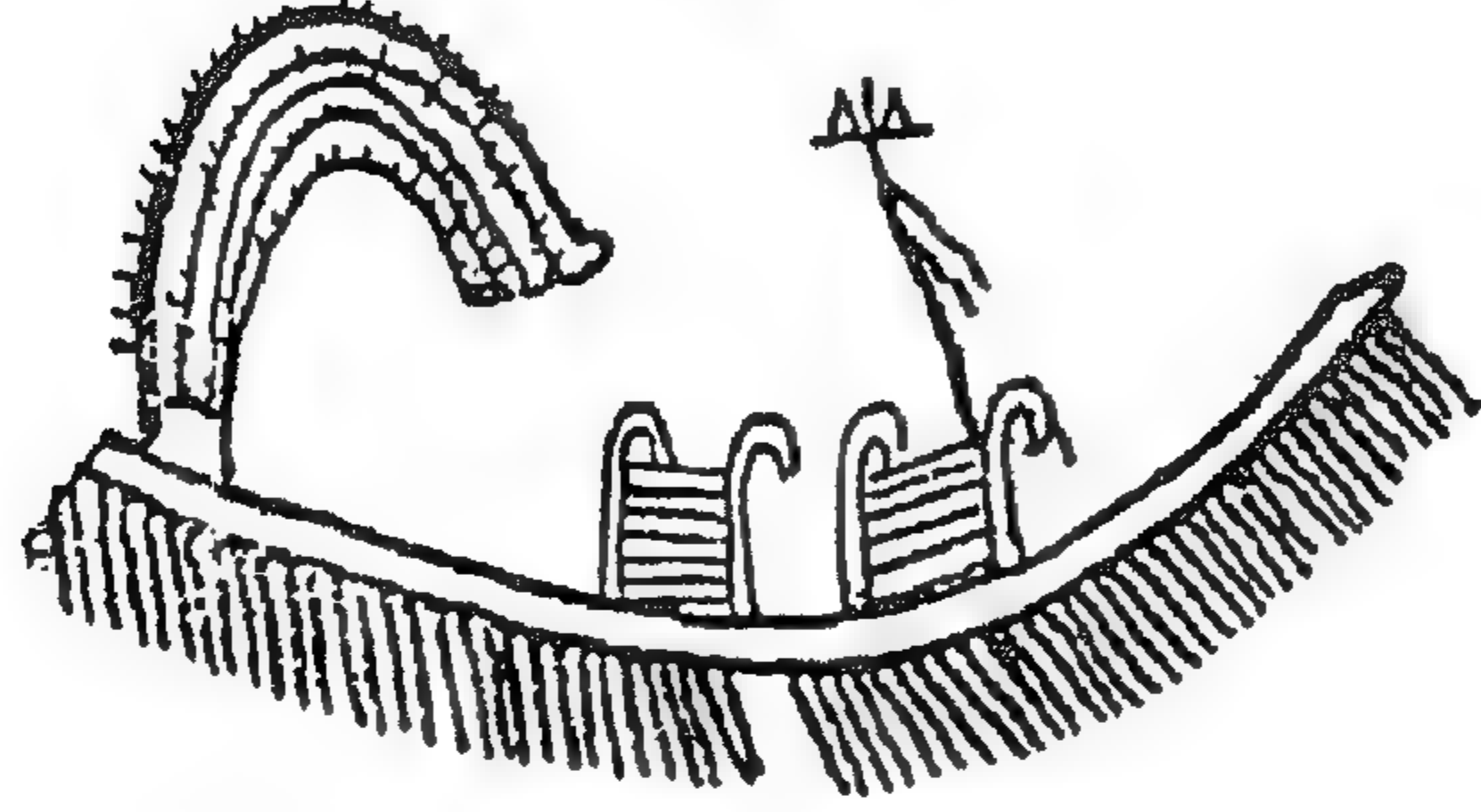
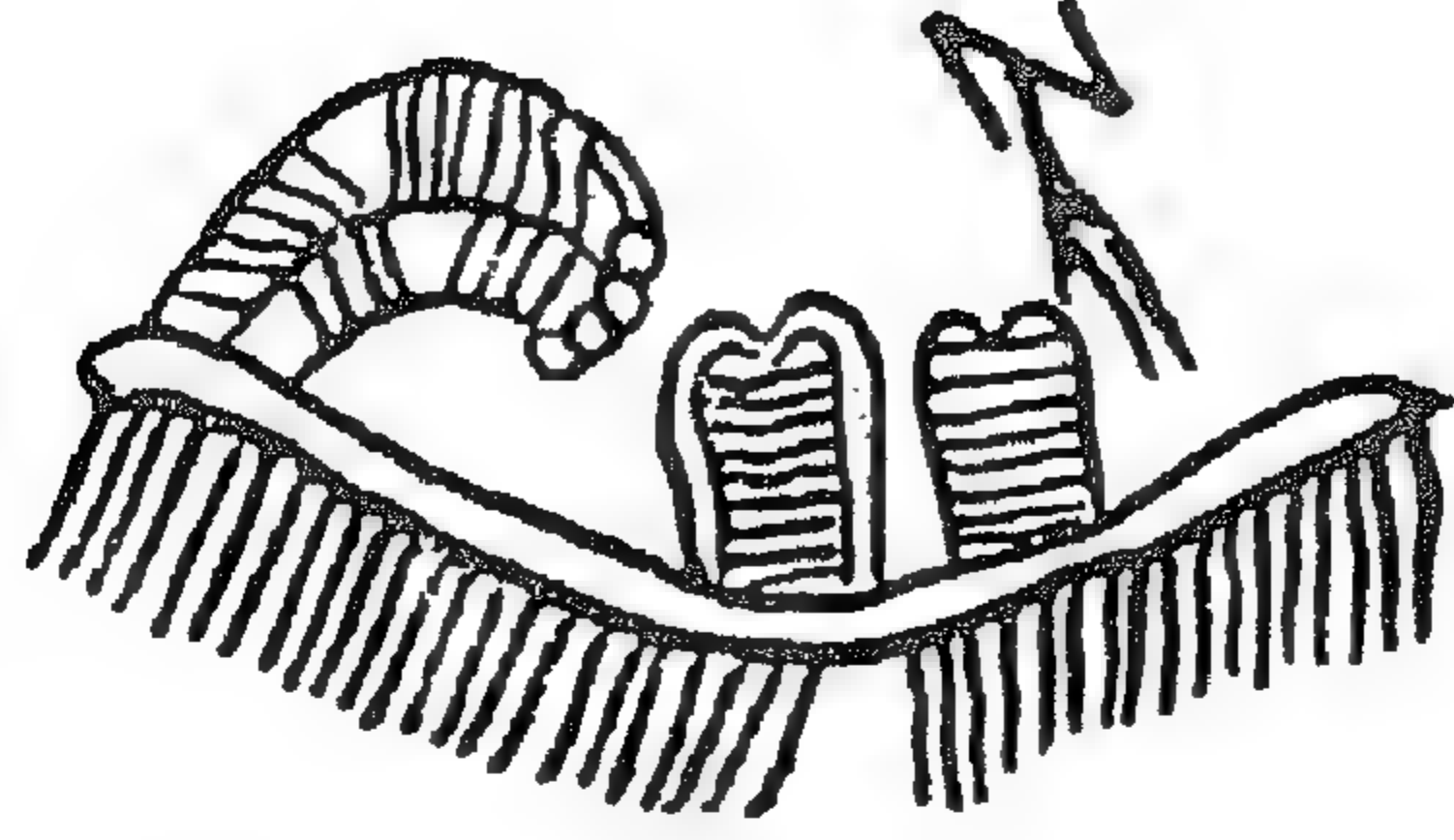
وهاكم ملخصاً لما تتبعناه فى تلك المواضع :

* يشير ياروسلاف تشرنسى إلى الأوانى الفخارية المزخرفة التى ترجع إلى حضارة نقادة فى عصور ما قبل التاريخ [٣٨٠٠ ق. م]. فعلى الأسطح الخارجية لتلك الأوانى، نجد رسوماً لمراكب زُود كل منها بقمرات فوق سطحها. وما زالت أغراض تلك المراكب غامضة حتى الآن. وربما كانت تمثل سفناً جنائزية أثناء عبورها للنيل. وعلى صواري تلك المراكب كانت تعلق نماذج لأشكال حيوانية فى الغالب، كما يُعلق بها أيضاً شريطان فى الهواء. ومما لا شك فيه أن هذه الصواري كانت تمثل رموزاً للمعبودات المصرية المبكرة فى عصور ما قبل التاريخ.

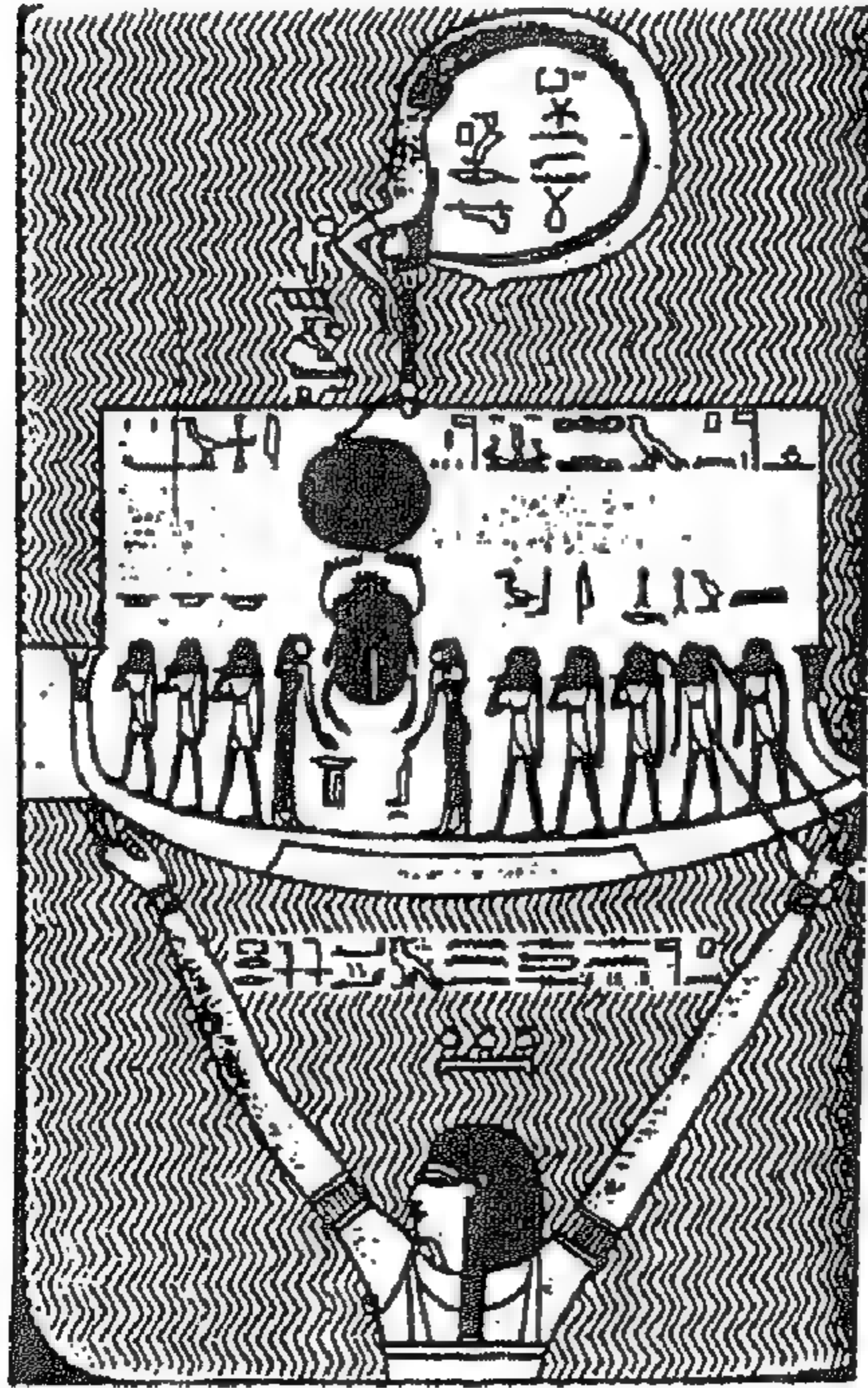
* وفى موضوع عن نظريات الخلق فى مدن الأشمونين وأون ومنف، أشار تشرنسى إلى الإله « نون » [العمق العظيم والمحيط الأزلى الذى انبثق منه كل شيء] حيث كان يصور هذا الإله وهو رافع ذراعيه إلى أعلى، حاملاً بينها مركب الشمس. وتبين لنا الصورة الشكل التقليدى لمراكب الشمس.

* وفى أسطورة « قرص الشمس المجنح » إشارة إلى انتقال الشمس بهذا الشكل فوق أحد مراكب الشمس بشكلها التقليدى، حيث نراها خالية من المجاديف عدا مجدافى الدفة، ونرى مقدمتها مزدانة بالمنصة المستطيلة التى تتدلى منها ستارة تلامس سطح الماء، ومؤخرتها ذات الشكل التقليدى المعروف. كما نرى القوائم التى أقيمت عليها الرموز الدينية والسحرية.

(١) الديانة المصرية القديمة. تأليف: ياروسلاف تشرنسى. ترجمة: الدكتور أحمد قدرى. مراجعة: الدكتور محمود ماهر طه، الكتاب رقم (٦) بسلسلة الثقافة الأثرية والتاريخية. إصدار هيئة الآثار المصرية سنة ١٩٨٧



■ مراكب وجدت مرسومة على أواني فخارية من عصر ما قبل التاريخ، وأغلب الظن أنها كانت ذات أغراض عقائدية



■ الإله «نون» يحمل بين ذراعيه مركب الشمس.

* وفي أسطورة دمار البشر، أشار إلى أن إله السماء «نوت» كانت تصور أحياناً على شكل بقرة تمثل السماء بنجومها. ونرى مركب الشمس في رحلته النهارية تحت صدرها، ومركب آخر للشمس في رحلته الليلية قرب ضرعها.

* وكان إله الشمس يتخذ أحياناً شكل جعران مجنح. وهويتنقل بهذه الصورة فوق أحد مركب الشمس بشكلها التقليدي [المقدمة والمؤخرة ومجداف الدفة والرموز التي تحملها].

* وكان من المعتاد أن يصحب الإله «رع» في مركبه الشمسي المقدس مجموعة من الآلهة يعملون كطاقم للمركب.

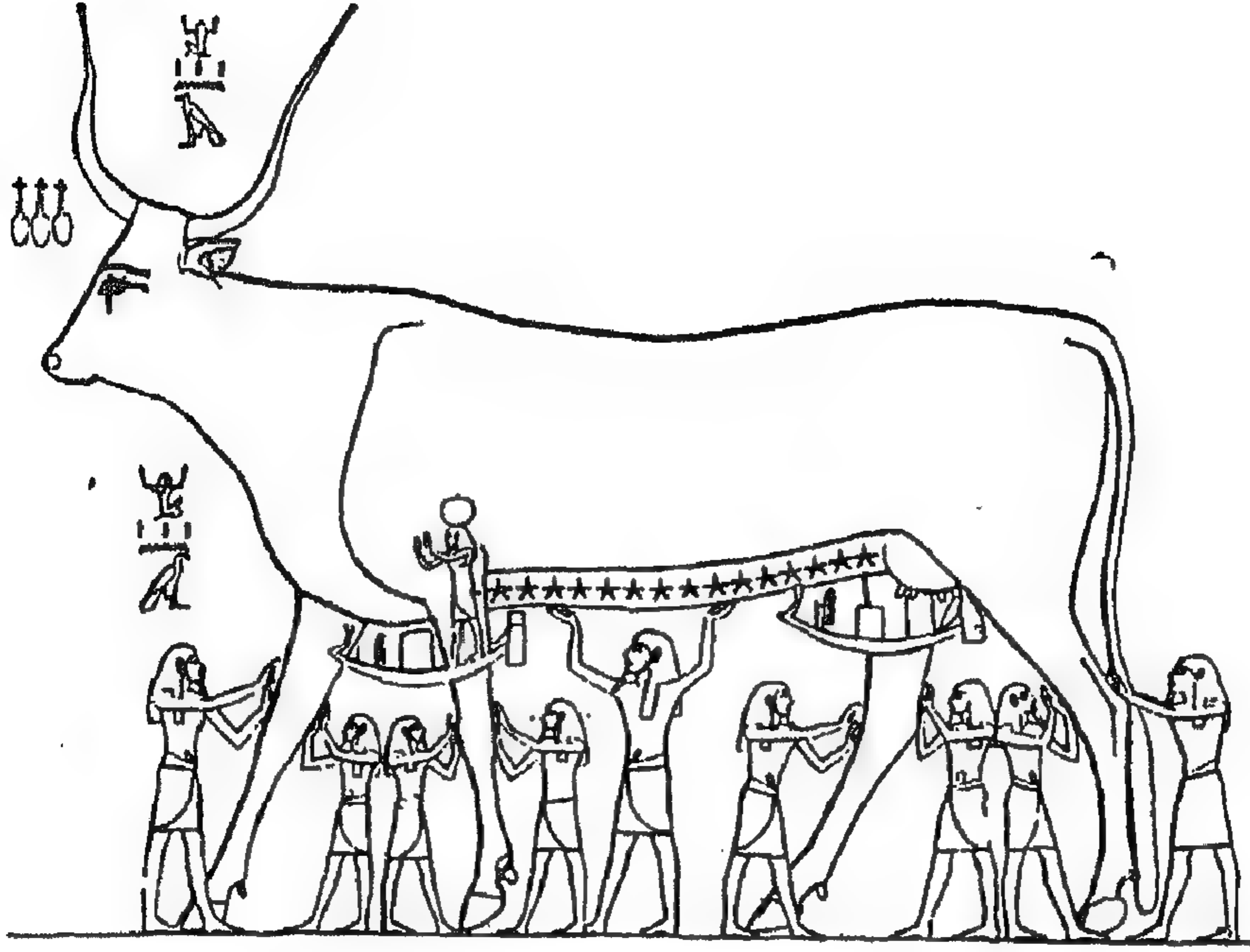
* وعند انتهاء الرحلة النهارية للمركب ووصوله إلى الأفق الغربي، ينتقل «رع» من مركبه النهاري إلى مركب ليلي [مسكت]. ويصور الإله في شكل قرص ينتقل بين المركبين مرفوعاً بأذرع إله الشرق دافعة به إلى أيدي إله الغرب التي تقف عند مقدمة المركب الليلي. ثم يواصل الإله رع بعد ذلك رحلته إلى تحت الأرض في ذلك المركب الليلي، ملقياً ضيائه ومبدداً ظلمات العالم السفلي، لكي يعاود الظهور من الشرق مرة أخرى في صباح اليوم التالي.

* وبالنسبة لأثر «الشمس» في الفكر والعقيدة لدى قدماء المصريين، أشار تشرنسي إلى التماثل المفترض الذي اعتقده المصريون بين حياة الشمس وحياة البشر.. وإلى البهجة والمنفعة التي يستمدّها الإنسان من وجود مسار الشمس اليومي في رحلتها النهارية.. وإلى الطمأنينة الناجمة عن استمرار حياته بعد الموت على غرار ما تفعله الشمس حين اختفائها أثناء رحلتها الليلية في العالم السفلي.

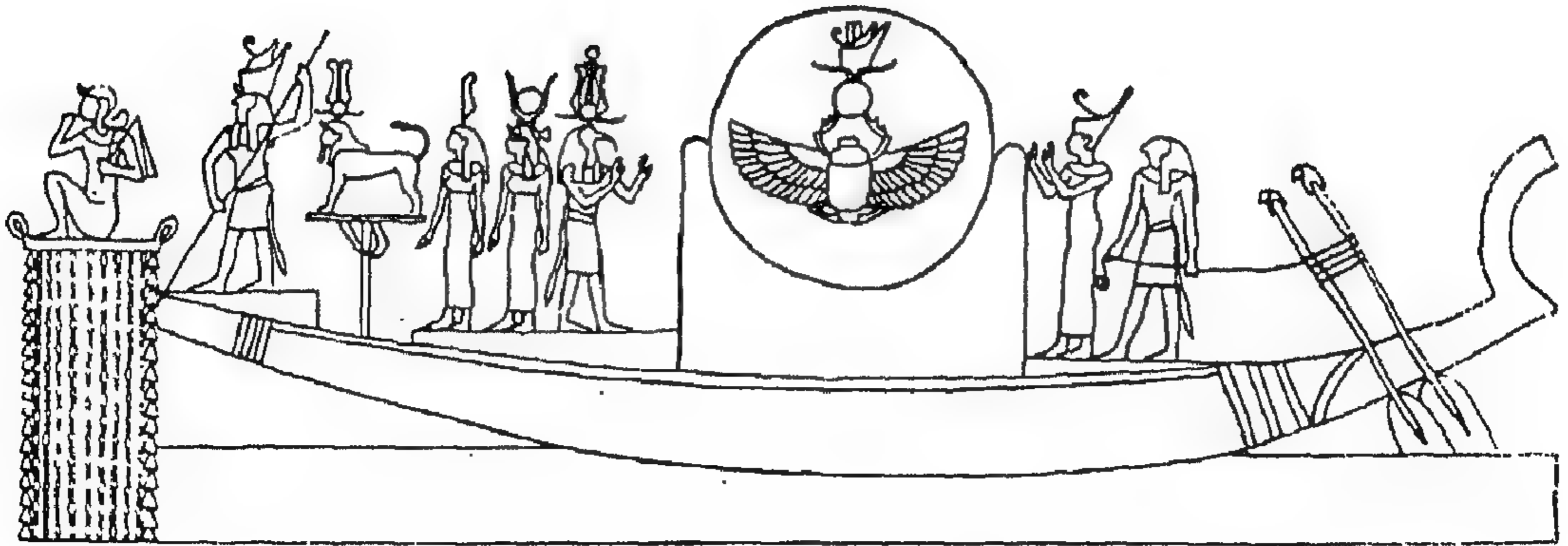
تشرق الشمس كل صباح، وتسطع طوال النهار، ثم تختفي ليلاً في الأفق الغربي. ولكن هذا الاختفاء ليس إلا ظاهرياً ومؤقتاً، لأن الشمس لم تكف عن الحياة. وخير دليل على ذلك هو عودتها للظهور في صباح اليوم التالي، بعد أن تمضي الليل في عالم غير مرئي.

وعلى هذا شكّل المصريون القدماء اعتقادهم بأن الحياة الإنسانية تتماثل مع المسار اليومي للشمس، التي ترسل أشعتها الواهبة للحياة طوال اليوم، ثم تغرب وتختفي في المساء. فالإنسان يولد كما تولد الشمس في الصباح، ويعيش حياته الأرضية ثم يموت مثلها. ولكن التماثل المفترض يقتضي عدم اعتبار هذا الموت بمثابة نهاية المطاف. فالإنسان يواصل الحياة بعد ما يسمى بالموت، في عالم خارج عن نطاق حواسه. وكحتمية منطقية، يبعث مرة أخرى إلى حياة مجددة.

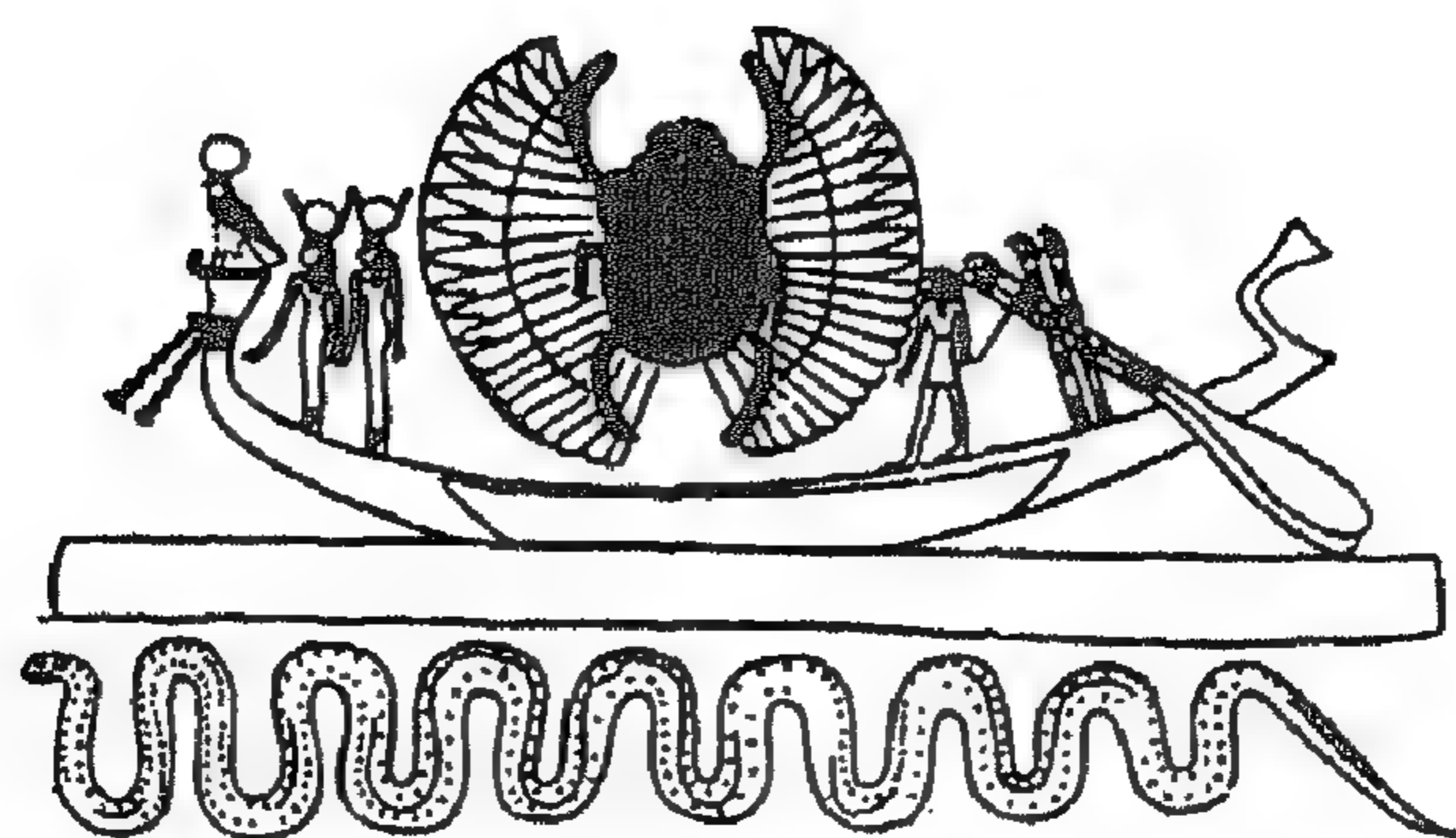
وقد ظلت هذه العقيدة أساسية ومبدئية في الحياة الفكرية والدينية لقدماء المصريين في مختلف حقب ومراحل التاريخ المصري القديم كله. ولهذا فلم يكن غريباً أن نرى صوراً ومناظرًا



■ أحياناً كانت الإلهة «نوت» تمثل في شكل بقرة ترمز إلى السماء التي يحملها الإله «شو» فوق ذراعيه. لاحظ مركب الشمس النهاري عند صدر البقرة ومركب الشمس الليلي عند ضرعها



■ أحد مراكب الشمس التقليدي تحمل قرص الشمس المجنح. ويرى الإله حورس في المقدمة ممسكاً بمرمحه



■ رمز إله الشمس كجعران عجنج محمول فوق أحد مراكب الشمس .



■ مراكب شمس فوقه الإله رع وحوله الآلهة يعملون كطاقم للمركب .



■ الملك توت عنخ آمون خلف رمز الإله « رع » في مراكب الشمس .

لمراكب الشمس منقوشة على جدران المقابر الخاصة بالغالبية العظمى من الملوك الذين تولوا عرش مصر طوال نحو ثلاثة آلاف سنة من التاريخ القديم.

* وكانت أفضل تلك الصور والمناظر وأكثرها تقدساً ، صورة الملك المتوفى وهو في صحبة الإله « رع » .. إله الشمس في مركب الشمس .. وفي أحد تلك النقوش ، نرى الملك « توت غنخ آمون » وهو يقف خلف الإله « رع » في رحلته السماوية على مركب الشمس . ونرى خلف الملك مجموعة من الآلهة والإلهات المصرية المعروفة .

* غير أن مفاهيم مصير البشر بعد الموت ، كانت متشابكة أحياناً ومتناقضة أحياناً في عقائد وفكر قدماء المصريين .. فهم يصعدون إلى السماء لمزاولة وجودهم هناك كنجوم مضيئة .. أو يواصلون حياتهم الأرضية مستمتعين بكل ما تملكوه من قبل .. أو كانوا يخضعون أيضاً لكل ضروب العمل الزراعى الشاق في العالم السفلى .. أو ينضمون إلى الإله أوزيريس ليأخذوا نصيبهم في حكم العالم السفلى .. أو ينضمون إلى إله الشمس « رع » في مركبه الشمسى لمصاحبته في رحلته عبر السماء خلال النهار، وعبر العالم السفلى خلال الليل .

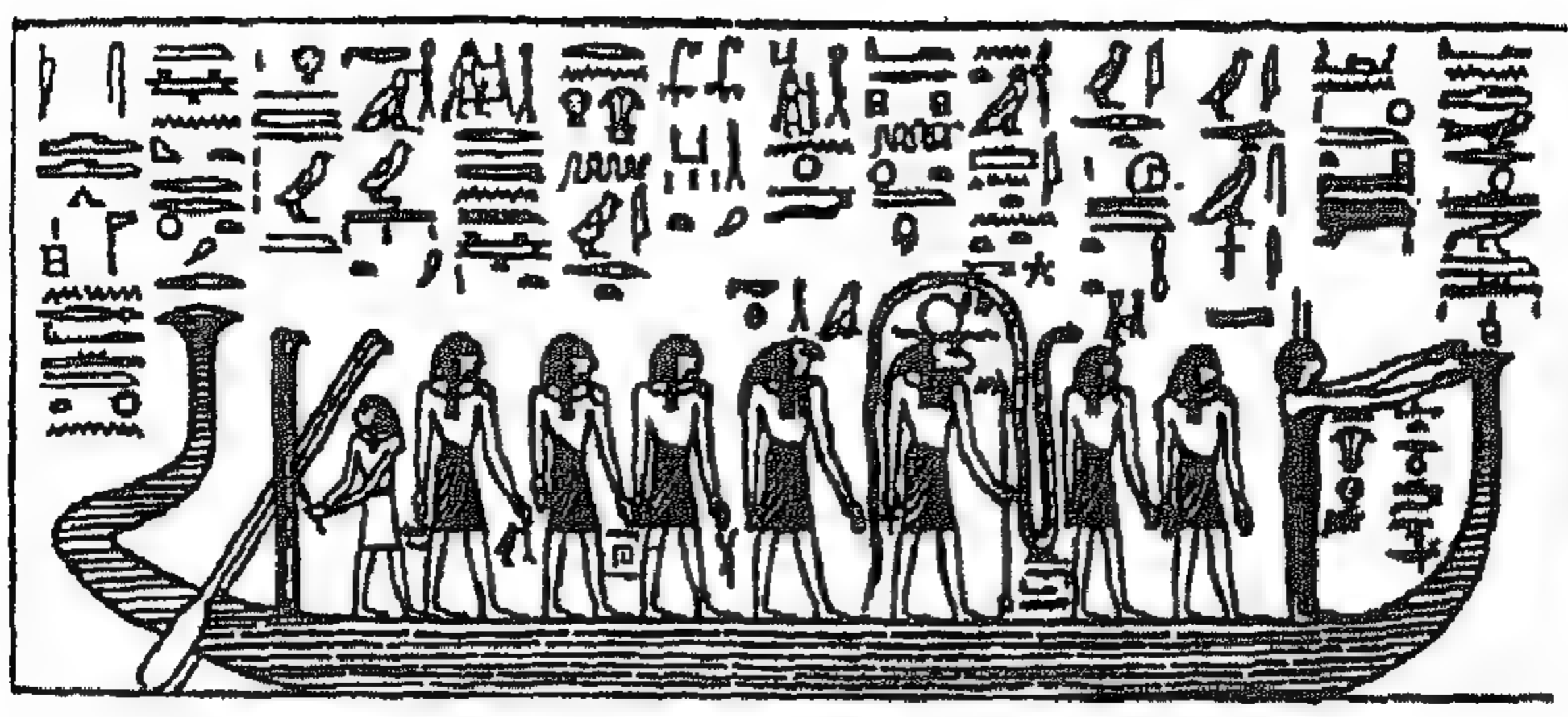
* ومن الوظائف الأساسية للإله « شو » انه يقوم بحمل السماء التى يعلوها مركب الشمس بشكلها التقليدى . والإله « شو » هو الإله الذى يملأ الفراغ ما بين السماء والأرض ، والنور الذى يغشى الدنيا ، ويعتبر أيضاً إله الهواء والحياة . وكان يمثل أحياناً على هيئة آدمية أو على هيئة أسد .

* وقد استمرت فكرة مصاحبة الملوك المتوفين للإله « رع » في مركبيه الشمسيين خلال مختلف عصور التاريخ المصرى القديم . وفي مقبرة « رمسيس الأول » [بوادى الملوك - الأسرة التاسعة عشر من ١٣٠٤ إلى ١١٩٥ ق م] نرى رحلة لمركب الشمس « مسكتت » أثناء الليل . يتوسطه الإله « رع » وأمامه الإله « سيا » وخلفه الإله « حكاو » . وفي الجزء الأسفل من المنظر، نرى الإله « أتوم » وهو يقتل الثعبان « عيب » العدو التقليدى لمركب الشمس أثناء الليل . ونلاحظ أن المركب يقطر بالحبال وليس به مجاديف سوى مجدافى الدفة .

* وفي مقبرة « رمسيس الثالث » [بوادى الملوك - الأسرة العشرون من ١١٩٥ إلى ١٠٨٠ ق م] نرى منظراً يصور رحلة ليلية لمركب الشمس . ويظهر فيها الملك راكعاً وهو يقدم القرابين للإله « رع » الواقف في مقصورته .

* وفي مقبرة « رمسيس السادس » [بوادى الملوك - الأسرة العشرون] نرى منظراً تظهر فيه إلهة السماء « نوت » وهى تلد الشمس كل صباح .. ونلاحظ وجود مركب الشمس بشكله التقليدى .

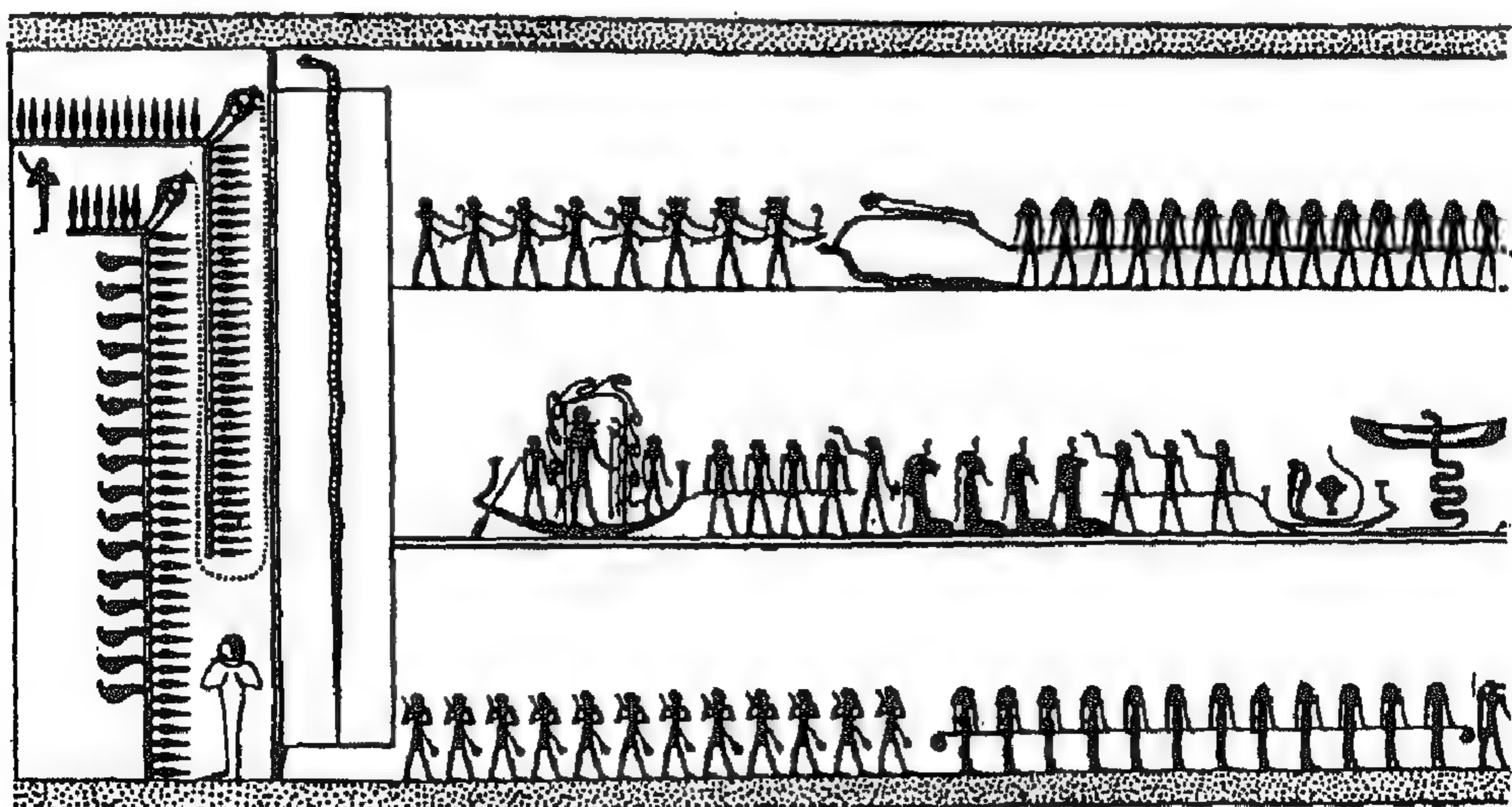
* وفي الجزء المتمم للمنظر السابق نرى إلهة السماء « نوت » وهى توشك على ابتلاع قرص الشمس إيداناً بالمغيب . ونرى مركب الشمس بشكله التقليدى .



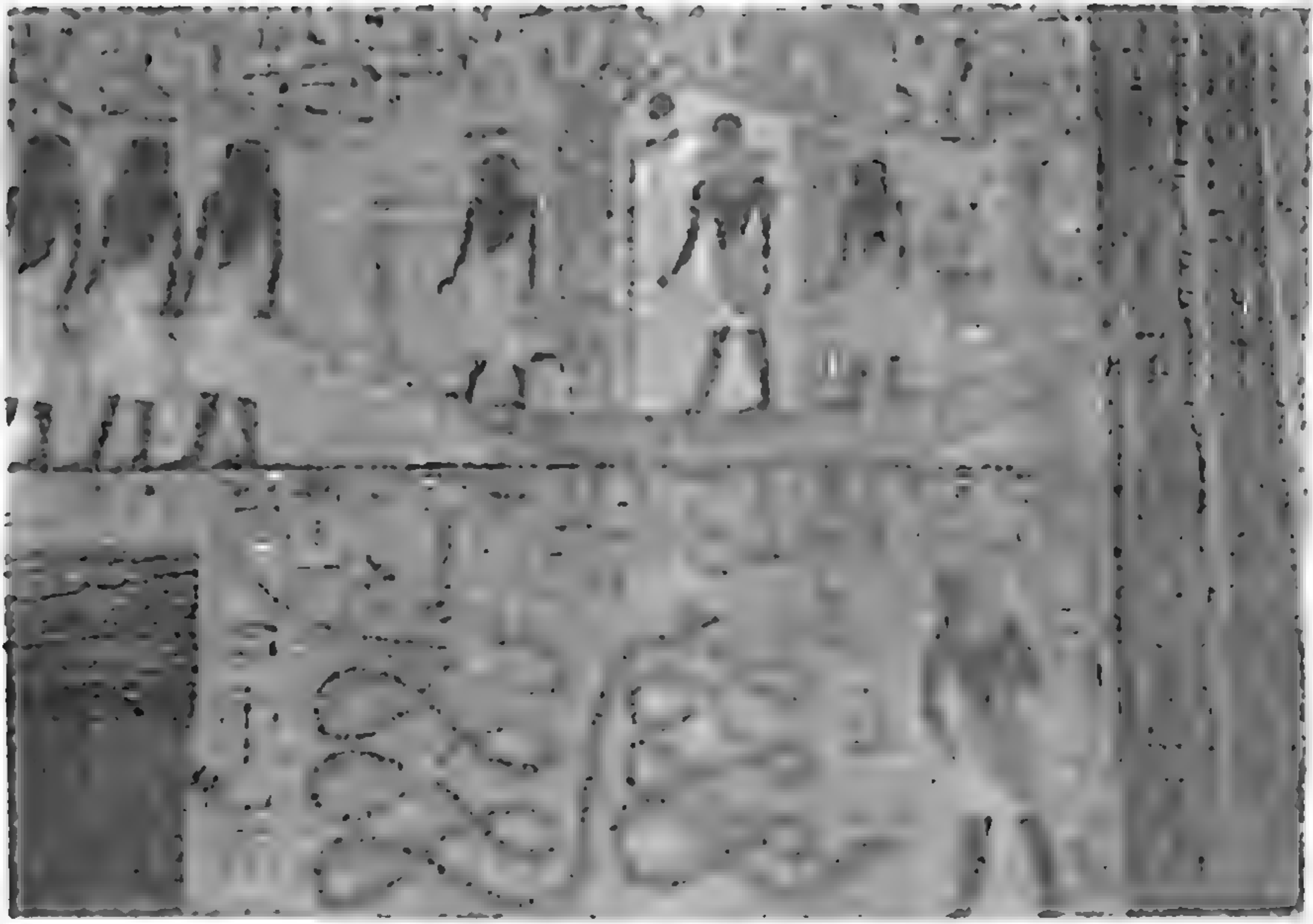
■ الإله «رع» وصحبه في الرحلة اليومية على مركب الشمس .



■ الإله «شو» وهو يرفع السماء وفوقها مركب الشمس بشكلها التقليدي .



■ مركب الشمس أثناء رحلته الليلية في العالم السفلي .

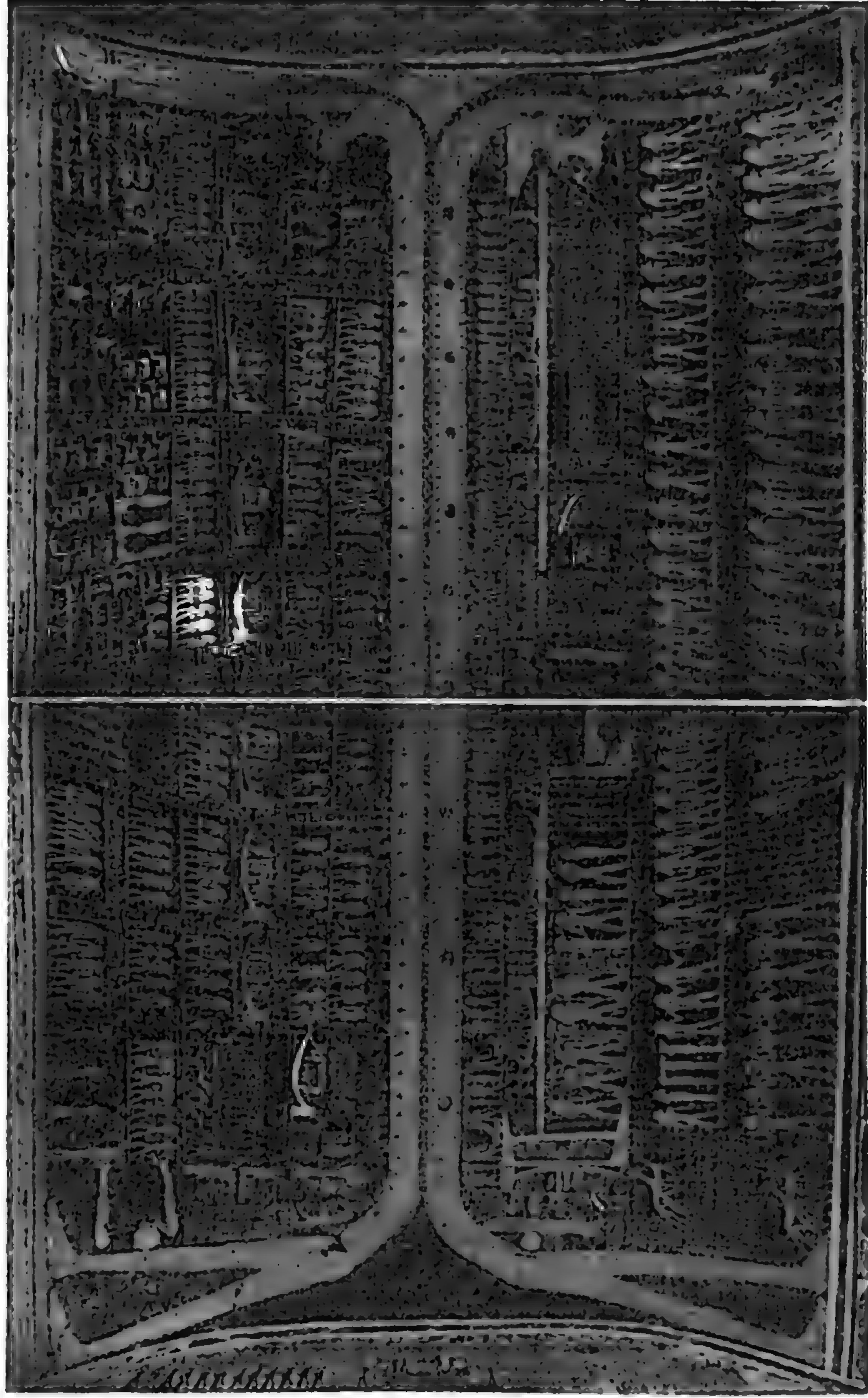


■ صورة لمركب الشمس بمقبرة رمسيس الأول .

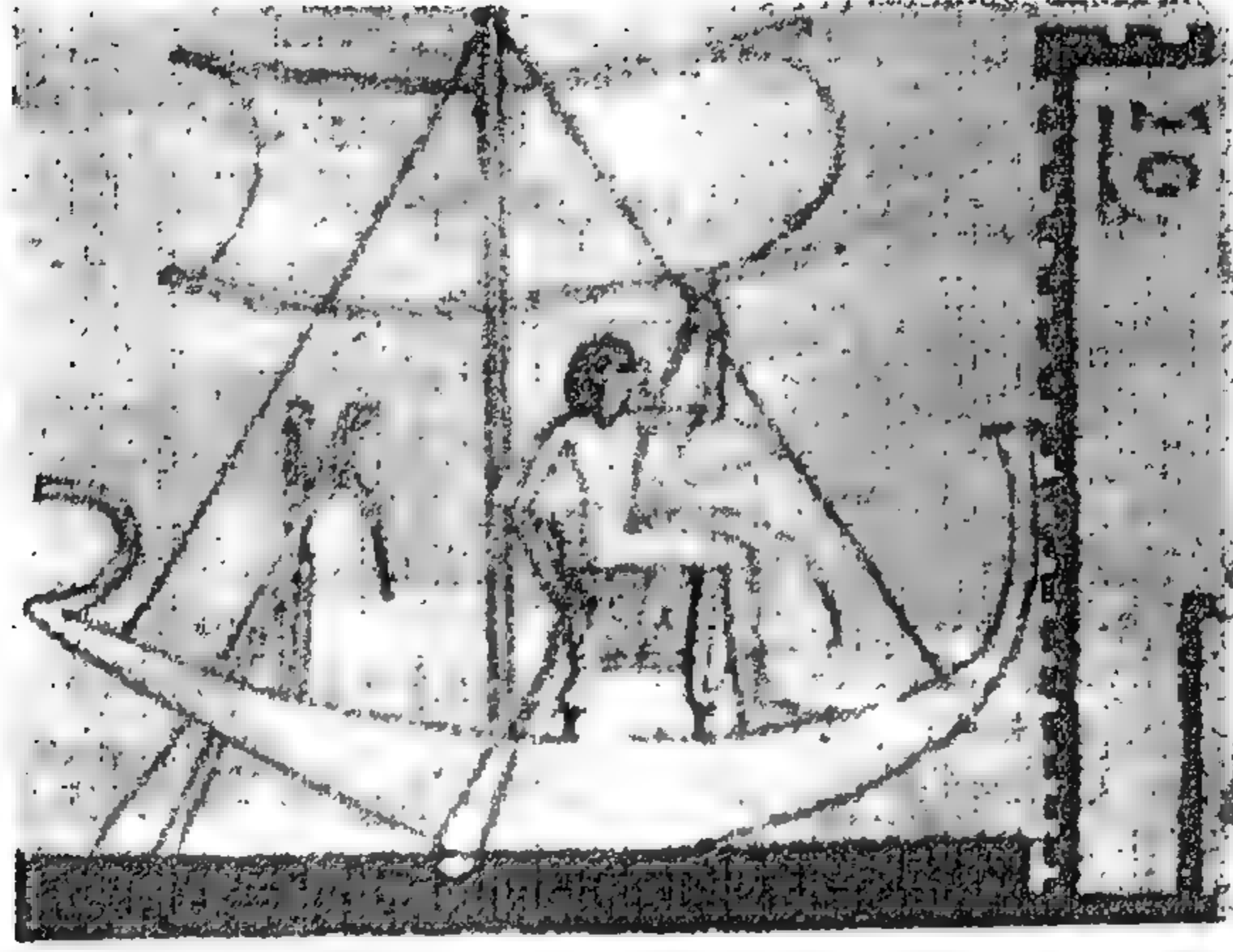


■ منظر لمركب الشمس أثناء رحلته الليلية - من مقبرة رمسيس الثالث .

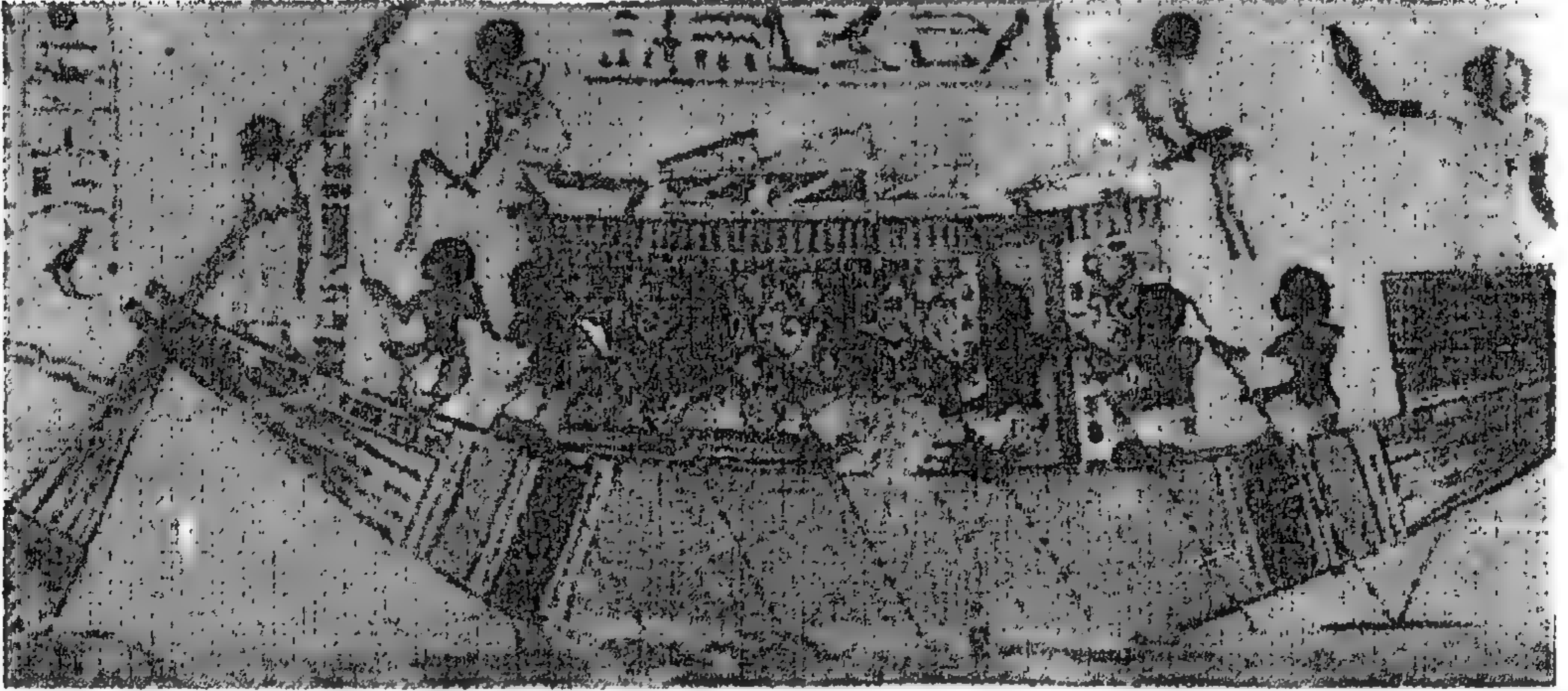
■ مركب الشمس التي تحمل الشمس بعد أن تلدها الإلهة «نوت» كل صباح . من مقبرة رمسيس السادس .



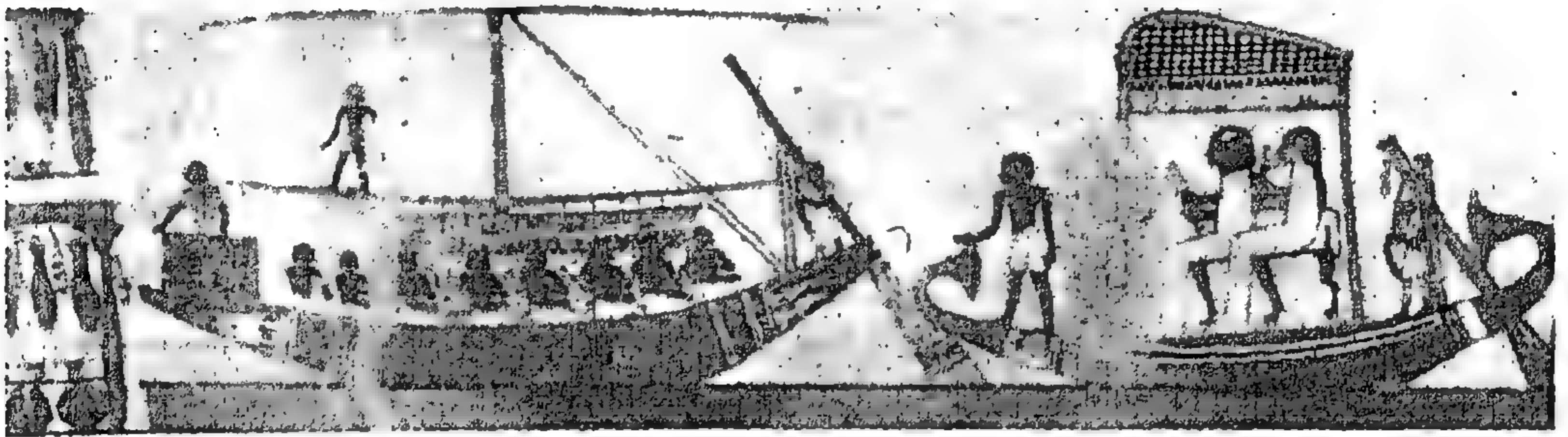
■ مركب الشمس التي تحمل الشمس لتبلمها الإلهة «نوت» كل مساء . من نفس المقبرة .



■ رسم على البردي لمركب جنازى أثناء رحلة المتوفى إلى أبيدوس .



■ صورة تقليدية لأحد المراكب الجنازية في رحلته إلى أبيدوس .



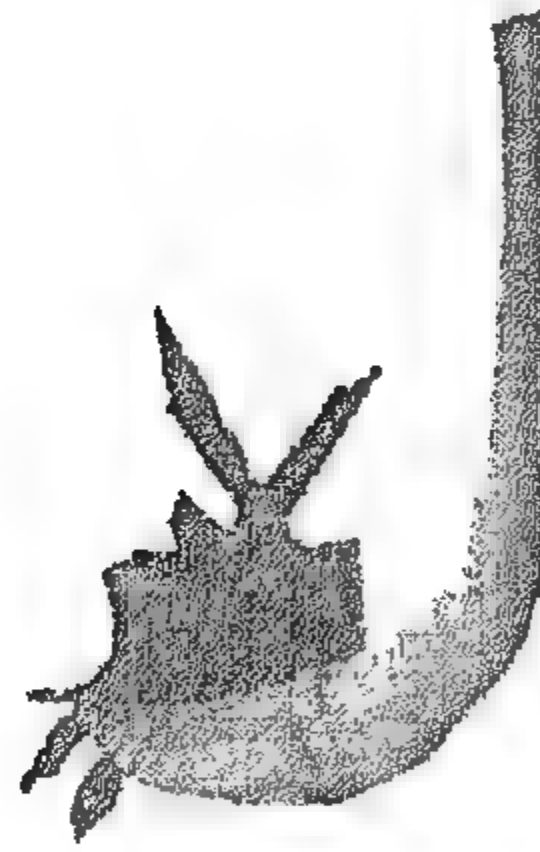
■ مراكبان جنازيان في رحلة حج إلى أبيدوس .

* وفي مقبرة « شاشنق الثالث » بتانيس [وهو سادس ملوك الأسرة الثانية والعشرين التي حكمت مصر في الفترة من ٩٥٠ ق م حتى ٧٣٠ ق م] نرى نقشاً يصور الملك وهو يلحق بمركب النهار إلى اليسار، ومركب الليل إلى اليمين . ونلاحظ ظهور مركب الشمس بشكله التقليدي الذي استمر عبر العصور .

* أما المراكب الجنائزية فكانت وظائفها وأغراضها مختلفة تماماً عن وظائف وأغراض مراكب الشمس ، وبالتالي فقد كانت تختلف معها أيضاً في شكلها وتصميمها الهندسي . وعلى سبيل المثال نجد نقشاً في مقبرة « مينّا » [وهو أحد النبلاء من عصر الأسرة الثامنة عشرة من ١٥٧٠ حتى ١٣٠٤ ق م] في منطقة مقابر الأشراف بالبر الغربي للأقصر . ويصور هذا النقش مركبين جنائزيين أثناء قيامهما برحلة طقسية إلى « أبيدوس » (١) . ونرى الميت وزوجته جالسين في المركب الخلفي .

* وفي رسم على البردي محفوظ بمتحف قينا ، نرى المتوفى وهو جالس في مقدمة مركب جنائزي أثناء توجهه في رحلة طقسية إلى أبيدوس .

* وفي مقبرة « بارع » بغرب الأقصر والتي يرجع تاريخها إلى عصر الأسرة الثامنة عشرة ، نرى نقشاً يظهر فيه أحد المراكب الجنائزية أثناء رحلة حج إلى أبيدوس .



(١) تقع على الشاطئ الغربي للنيل على بعد ثمانية أميال من مدينة البلينا الحالية بجوار قرية العراية المدفونة . وكان لها في تاريخ الدين والسياسة مكان مرموق . وكانت تتخذ مزاراً للحج سواء بالنسبة للأحياء أو للأموات .

الفصل الرابع

المركب الثانى وتكنولوجيا عصر الفضاء

● مقدمة

قد لا يعرف الكثيرون مدى الدمار والتهشم الذى لحق بأجزاء «مركب خوفو» الذى عثر عليه بالحفرة الأولى [الشرقية] بجنوب الهرم الأكبر سنة ١٩٥٤ .

لقد حدثت أخطاء جسيمة بسبب التسرع فى فتح تلك الحفرة ، واستخراج محتوياتها الأثرية العظيمة ، وتعرضها فجأة إلى بيئة مناخية مغايرة تماماً للبيئة المناخية التى حفظت فيها تلك المحتويات سليمة على مدى يتجاوز ستة وأربعين قرناً .

هذه الأضرار الجسيمة التى لحقت بمركب خوفو الذى عثر عليه بالحفر الشرقية جنوبى هرمه الأكبر ، جعلت ذوى الضمائر من رجال « مصلحة الآثار » يتمسكون ببقاء الحفرة الثانية [الغربية] مغلقة كما هى ، حتى لا تفتح بدورها فتحاً متسرعاً يؤدى إلى تعرض محتوياتها للتدمير ، ما لم تتخذ أولاً كافة الوسائل الممكنة لتلافى حدوث ذلك .

وهكذا ظلت الحفرة الغربية مغلقة على أسرارها ، بالرغم من الاحتمال والظن القائم بأن محتوياتها هى أجزاء مفككة لمركب آخر من مراكب خوفو .

وخلال شهر أكتوبر ١٩٨٧ قامت نخبة من العلماء المصريين والأمريكيين بإجراء تجربة علمية فريدة للتعرف على محتوياتها ودراسة بيئتها الداخلية دون أحداث أى تأثير خارجى على تلك المحتويات وتلك البيئة .

وقد أتاحت لى الظروف فرصة متابعة هذه التجربة العلمية متابعة شبه يومية . وأن أقابل المختصين من المصريين والأمريكيين الذين قاموا بمراحل تلك التجربة . خصوصاً الأستاذ الدكتور فاروق الباز الذى علمت منه الكثير عن مراحل الإعداد لتلك التجربة ونوعية الأجهزة المتقدمة تكنولوجياً التى استخدمت فى اجرائها .

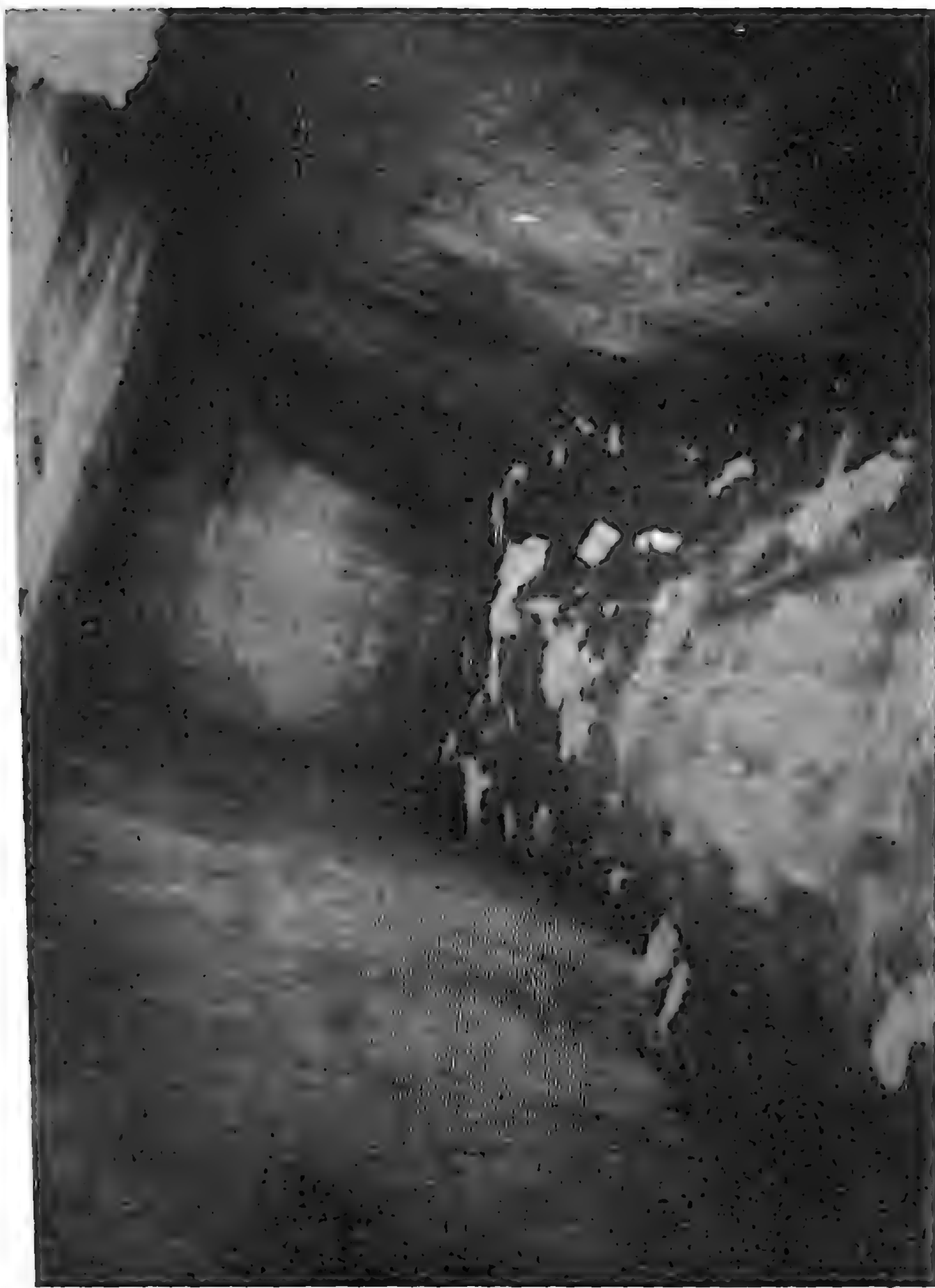
و يتضمن هذا الفصل عرضاً موجزاً يتضمن حصراً لجميع ما كتب حتى الآن من دراسات عن هذه التجربة العلمية . وتنحصر هذه التقارير والدراسات فيما يلى :

- ١- البيان الإعلامى الذى أصدرته هيئة الآثار المصرية بالاشتراك مع الجمعية الجغرافية الوطنية الأمريكية « حول مشروع الدراسة التطبيقية للحفرة الغربية جنوب هرم خوفو بتاريخ ٢٠ أكتوبر ١٩٨٧ » .
 - ٢- « الدراسة العلمية لبيئة حفرة المركب الثانى للملك خوفو » — للأستاذ الدكتور فاروق الباز . وهى منشورة بمجلة الهلال عدم يناير ١٩٨٨ .
 - ٣- دراسة تفصيلية أخرى للدكتور فاروق الباز بعنوان « الوصول إلى مركب جنائزى فرعونى لم يزل مدفوناً بحفرته » . منشورة بمجلة « ناشيونال جيوغرافيك » عدد أبريل ١٩٨٨ . [وقد آثرت أن أدمج هاتين الدراستين المتكاملتين فى بعضهما ، وأضيف إليهما ما سبق أن تلقيته من معلومات الدكتور فاروق الباز عن هذه التجربة] .
 - ٤- تقرير صحفى علمى موسع كتبه « بيتر ميللر » المحرر بمجلة ناشيونال جيوغرافيك بعنوان « لغز مراكب الهرم » . منشور بنفس العدد من المجلة . [وقد آثرت أن أقدم ترجمة كاملة لهذا الموضوع ، حرصاً على ما ورد فيه من أقوال وردود العلماء المتخصصين ببعض المعاهد والمراكز العلمية والجامعات الأمريكية حول نتائج هذه التجربة .
- كذلك فقد حرصت على أن أقدم عرضاً لبعض المعلومات الصغيرة حول توضيح مراحل هذه التجربة والأجهزة المتقدمة تكنولوجياً التى استخدمت فى اجرائها .

□ التجربة وأهدافها العلمية

جاء فى البيان الإعلامى الذى أصدرته هيئة الآثار المصرية بالاشتراك مع الجمعية الجغرافية الوطنية الأمريكية ، والذى ألقى أمام مندوبى الصحافة المحلية والعالمية بقاعة الاجتماعات بمتحف

■ أول صورة تنشر في العالم عن المركب الثاني من مراكب خوفو
الذى مازال مدفوناً بالحفرة الغريبة حوياً الهرم الأكبر



مركب خوفو في العشرين من أكتوبر ١٩٨٨ ، أن هذه التجربة جاءت تطبيقاً لمشروع التعاون العلمى المشترك بين هيئة الآثار المصرية والجمعية الجغرافية الوطنية الأمريكية الذى تم الاتفاق عليه سنة ١٩٨٥ . وأن التجربة تستهدف تحديد الأسس النظرية التى تتم بناء عليها دراسة الحفرة الغربية بجنوب الهرم الأكبر .

وقد أجريت سلسلة من التجارب التمهيدية لاختيار الأنسب بين الوسائل التكنولوجية المتقدمة فى العالم ، لضمان التعرف على محتويات الحفرة المغلقة وبيئتها الداخلية دون أدنى ضرر بمكوناتها . وانطوت مراحل تنفيذ المشروع على تحديد الأبعاد الهندسية للحفرة ، وسمك غطائها من الكتل الحجرية ، والتعرف على التوزيع العام لمحتوياتها باستخدام أجهزة متطورة للاستشعار عن بعد .

واستخدم فى حفر الثقب الذى أدخل خلاله منظار التحسس ، جهاز للحفر صمم خصيصاً للمشروع ، ليقوم بالحفر الدقيق دون إحداث حرارة أو اهتزازات ، وتحت ظروف من الاحكام المطلق ، مما يمنع اختلاط الجوالخارجى بالجوالداخلى للحفرة . ولأول مرة فى العالم يستخدم مثل هذا الجهاز فى التطبيقات الأثرية .

وقد تم الحفر وأخذت عينات من هواء الحفرة الداخلى لدراستها دراسة ميكرومناخية وبكتريولوجية . ولضمان نقاء وتعقيم المعدات والأجهزة التى استخدمت فى سحب هذه العينات من الهواء ، تم تعقيمها بأشعة جاما فى مؤسسة الطاقة الذرية المصرية . وروعى تمرير هذه العينات فى ماء معقم حتى يتم فصل الكائنات الدقيقة لدراستها فى معامل مؤسسة الطاقة الذرية المصرية ، ومعامل مركز البحوث والصيانة بهيئة الآثار المصرية .

كذلك فقد تم أخذ عينات من الكتلة الحجرية التى حفرت بتلك الطريقة الحديثة ، وعينات من المونة المصرية القديمة التى استخدمت فى لصق وتثبيت الكتل الحجرية ببعضها ، وذلك لدراستها وتحليلها بواسطة أساتذة قسم الترميم بكلية الآثار بجامعة القاهرة ، وفى معامل كليتى العلوم والهندسة بجامعة الأزهر وعين شمس .

كما تم تصوير محتويات الحفرة بأجهزة متقدمة تكنولوجياً ، مزودة بألياف ضوئية لا تؤثر فى درجة حرارة البيئة الداخلية للحفرة .

ومنذ بداية مراحل هذا المشروع العلمى ، اشتركت فيه إلى جانب المجموعة التى تمثل الجانب الأمريكى ، مجموعة من الأساتذة والعلماء المصريين أعضاء « اللجنة العلمية » المنبثقة من اللجنة الدائمة للآثار المصرية . وعلى هذا فقد كان الجانب المصرى الذى اشترك فى مختلف مراحل المشروع ، يضم نخبة من جميع التخصصات فى المجالات الأثرية والعلمية ، يمثلها العمداء والأساتذة من كليتى العلوم والهندسة بجامعة الأزهر ، وكليتى العلوم والهندسة بجامعة عين شمس ، وأكاديمية البحث العلمى ، ومركز الاستشعار عن بعد ، ومؤسسة الطاقة الذرية ، ومركز تكنولوجيا الاشعاع ، بالإضافة إلى مجموعة الخبراء والمتخصصين من منطقة آثار القاهرة والجيزة ، ومركز ترميم وصيانة

الآثار المصرية ، ومركز البحوث والصيانة ، والإدارة الهندسية ، وتفتيش آثار الهرم ، وغيرها من الجهات المتخصصة التابعة لهيئة الآثار المصرية .

□ عرض لحراسة الدكتور فاروق الباز

عندما فتحت الحفرة التى دُفن فيها المركب الأول للملك خوفو سنة ١٩٥٤ ، قال بعض من كانوا موجودين قرب الفتحة ، أنهم شموا روائح طيبة تسللت إلى أنوفهم من دخل الحفرة . وكان معنى هذا أن الحفرة الأولى كانت مُحكمة الاغلاق منذ أن أُغلقت بعد دفن المركب . وانها لذلك ظلت محتفظة برائحة خشب الأرز الذى استورد من لبنان لبناء هذا المركب .

وكانت الأجزاء الخشبية للمركب الأول ، فى حالة جيدة من الحفظ والصون برغم مرور أكثر من ستة وأربعين قرناً بعد دفنها .

وكان معروفاً منذ سنة ١٩٥٤ أن هناك حفرة أخرى مماثلة تماماً للحفرة الأولى وتقع إلى الغرب منها بمسافة قصيرة . ودلت عدة شواهد أثرية مقارنة ، على أن تلك الحفرة الثانية تحتوى على مركب ثان من المحتمل أن يكون مماثلاً للمركب الأول .

ومن المعروف أن أجزاء المركب الأول قد أُخرجت من حفرتها ، وصار ترميمها وتركيبها وعرضها عرضاً متحفياً . أما الحفرة الثانية فظلت مغلقة حتى الآن ، إلى أن تتاح الفرصة لكشف النقباب عن محتوياتها واتخاذ القرار بإخراجها وترميمها وتركيبها بعد إعداد الاحتياطات العلمية المناسبة ، وحتى لا تتعرض أجزاء هذا المركب الثانى للمخاطر التى تعرضت لها أجزاء ومكونات المركب الأول .

ومنذ عدة سنوات ، كانت الجمعية الجغرافية الوطنية الأمريكية ، تواصل أبحاثها لعمل مشروع لتصوير أو التعرف على محتويات المقابر أو المواقع الأثرية دون فتحها أو دون التأثير على البيئة المناخية بداخلها ، أو بمعنى آخر دون أى تأثير بعوامل التلوث الخارجية . وكانت هذه الأبحاث تجرى تحت إشراف « كلود بترون » المشرف على شئون التصوير الفوتوجرافى بالجمعية . وقد استغرق ذلك منه عدة سنوات .

وخلال عام ١٩٨٥ ، تم الاتفاق بين الدكتور أحمد قدرى رئيس هيئة الآثار المصرية ومستر ويلبور إ. جاريت عضو الجمعية ورئيس تحرير مجلة « ناشيونال جيوغرافيك » على مشروع لتصوير محتويات الحفرة الثانية دون المساس بمحتوياتها أو حدوث أى تغيير فى مناخها وبيئتها .

وتحددت خطة العمل فى هذا المشروع بواسطة اللجنة المشتركة من العلماء المصريين والأمريكيين الذين أشرفوا على مراحل التجربة . وتم تحديد مراحل التجربة على النحو التالى :

١- الحفر فى احدى الكتل الحجرية التى تغطى الحفرة دون استخدام الهواء المضغوط .

٢- ضرورة فصل المشقاب وكل الأجهزة التى ستستخدم فى البحث عن الهواء الخارجى حتى لا يحدث أى تلوث للهواء الموجود بداخل الحفرة .

٣- الحصول على عينات من الهواء الداخلى للحفرة لتحليلها لدراسة تركيب الغلاف الجوى للأرض كما كان فى عهد قدماء المصريين . ودراسة مدى تأثيره بزيادة نسبة ثانى أوكسيد الكربون التى ارتفعت فى العصور الحديثة .

٤- تصوير الحفرة من الداخل وتصوير محتوياتها من المواد الأثرية دون استخدام ضوء يزيد من درجة الحرارة بداخل الحفرة .

٥- اغلاق الحفرة باحكام واعادتها إلى ما كانت عليه من قبل .

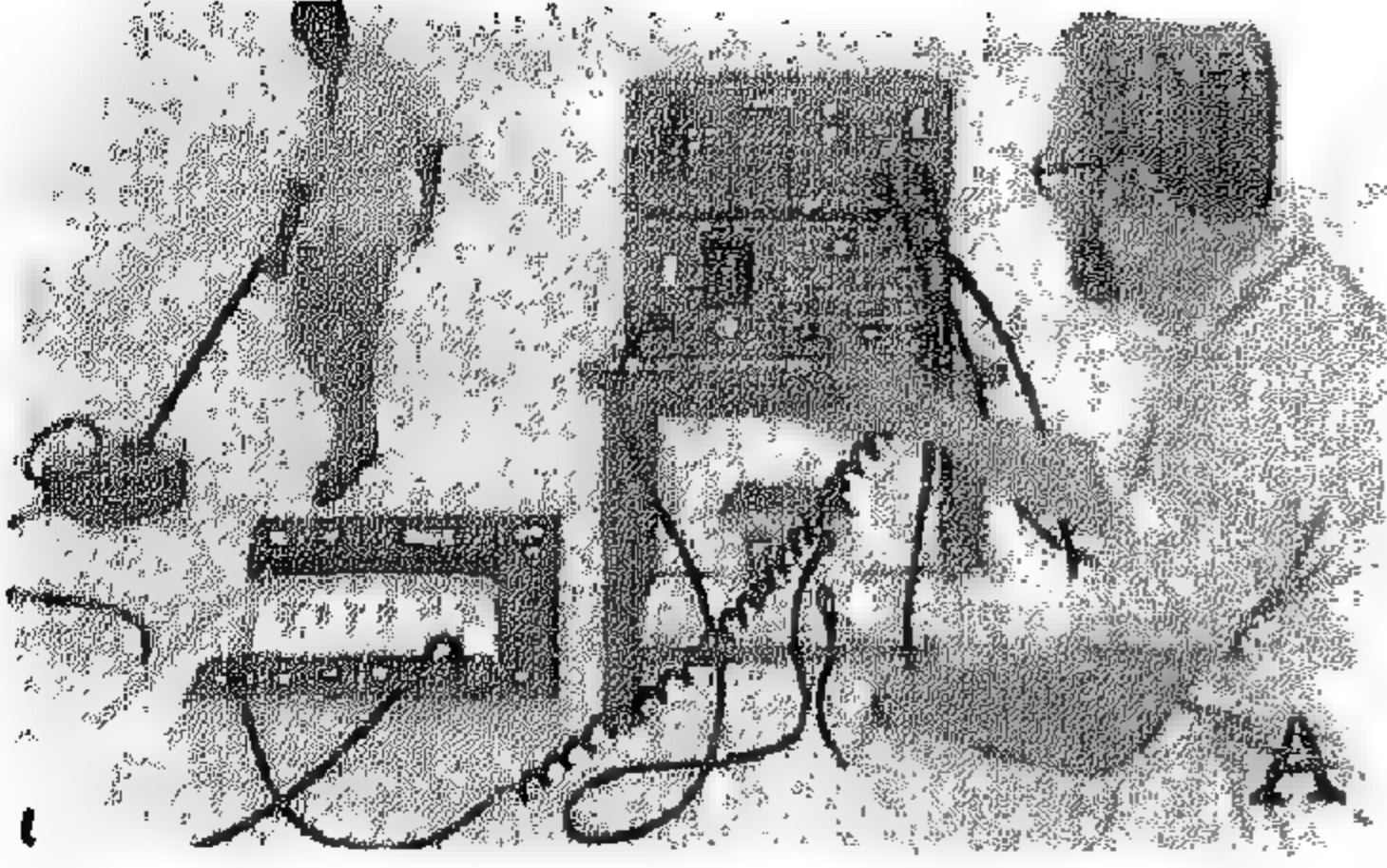
ومنذ ذلك الحين تم التعاون بين (٤١) مؤسسة علمية من مصر والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وهولاندا .

وقام المهندس « بوب مورس » المتخصص فى تكنولوجيا الحفر — بمؤسسة « بلاك آند ديكر » التى قامت بتصميم جهاز الحفر الذى استخدمه رجال الفضاء الذين هبطوا على سطح القمر فى أخذ عينات من تربته — بإعداد وتصميم الجهاز الحديث الذى سيستخدم فى ثقب الحفرة دون المساس ببيئتها أو تسرب الهواء إلى داخلها .

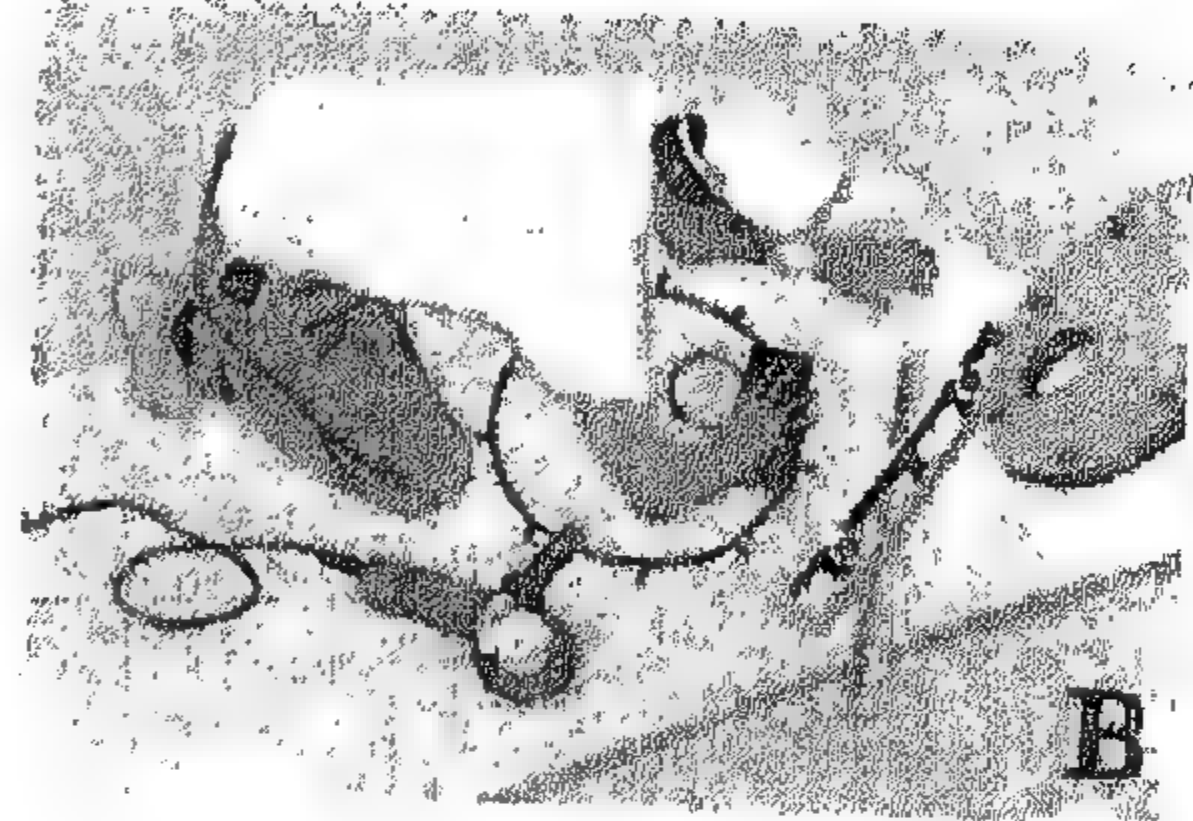
وبالنظر إلى خبرتى التى اكتسبتها خلال العمل لعدة سنوات ببرامج الفضاء فى الولايات المتحدة الأمريكية ، وباعتبارى مديراً لمركز الاستشعار عن بعد بجامعة بوسطن ، فقد طلبت منى الجمعية الجغرافية الوطنية أن أتعاون فى هذا المشروع بوضع وتنفيذ الخطط العلمية مع « إيلى روجرز » رئيس اللجنة التى خصصتها الجمعية لمباشرة مراحل هذا المشروع . ومن المعروف أن « إيلى روجرز » قضى فترة صباه فى القاهرة ويتكلم قليلاً من العربية . واستطاع من خلال تفهمه لطباع المصريين أن يكمل التجربة بسلاسة ونجاح حتى نهايتها .

وحتى يمكن التعرف على طبيعة الكتلة الحجرية التى سيجرى ثقبها ، أخذت عينة من إحدى الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة الأولى . وقام بتحليلها « نافي توكسوز » الخبير بمعهد مساشوسستس للتكنولوجيا . وكانت النتيجة أنها مكونة من حجر جبرى يمكن ثقبه بسهولة ، وتبلغ مساميته نحو ٢٤ ٪ . أما الملاط الذى كان ملتصقاً بتلك العينة فهو مكون من مسحوق الحجر الجبرى وجبس مطحون ومقادير ضئيلة جداً من مواد أخرى .

ولكى نتتمكن من معرفة سمك الكتلة الحجرية التى سيجرى ثقبها رأسياً فى هذه التجربة الجديدة ، استخدم جهاز رادار على درجة كبيرة جداً من الحساسية لتحديد هذا السمك بقياسات التردد . ودلت التجربة على أن سمك هذه الكتلة يبلغ نحو ستة أقدام .



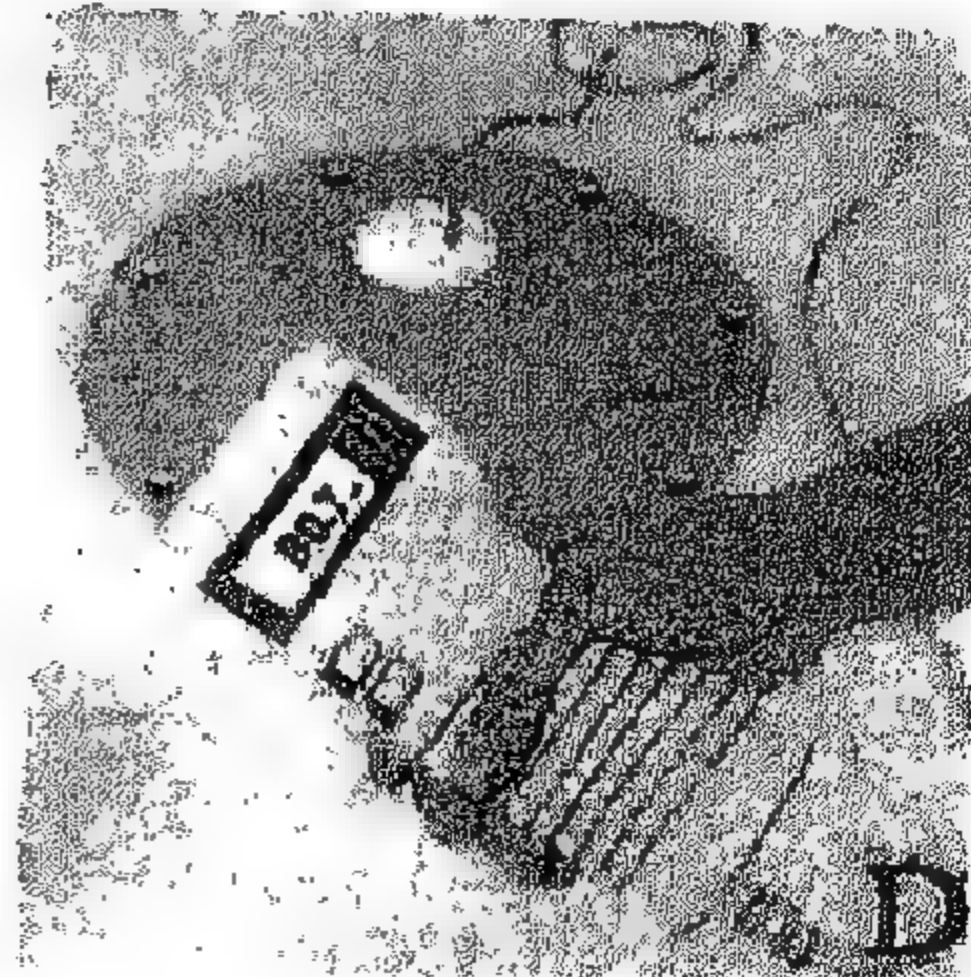
■ (أ) جهاز رادار متطور استخدم في عمل
رسم للكتل الحجرية التي تغطي الحفرة،
لاختيار أنسب مكان للشق لادخال
الكاميرا وأنبوب سحب عينات الهواء.



■ (ب) بعد اختيار المكان المناسب في منتصف
إحدى الكتل الحجرية، تم تجهيز المساحة المناسبة التي
ستثبت عليها أجهزة الثقب.



■ (جـ) المنقب أو الحفار الذي صمم لعمل ثقب
بطول الكتلة الحجرية مع مراعاة عدم تسرب هواء
الحفرة وبقية المحاذير الأخرى.



■ (د) الجهاز الذي استخدم في قياس درجة
الحرارة ونسبة الرطوبة بداخل الحفرة.

وقد يكون من السهل أن يتم ثقب الكتلة الحجرية دون تسرب الهواء من داخل الحفرة . ولكن من المؤكد أن الخطوة التالية ستكون أكثر صعوبة . وهى الخطوة التى تتعلق بادخال أجهزة التصوير المتطورة إلى داخل الحفرة خلال هذا الثقب . وتم الاتفاق على الاستعانة بكاميرا فيديو مزودة بعدسة تقريب « زوم Zoom » وكاميرا أخرى لالتقاط الصور الثابتة ، وجهاز للإضاءة أثناء تصوير الحفرة من الداخل ، لا يتسبب في رفع حرارة الحفرة أو محتوياتها .

أما كاميرا الفيديو التى استقر الرأى على استخدامها لتصوير داخل الحفرة ، فهى من تكنولوجيا متقدمة جداً . وكانت قد صنعت بانجلترا لاستخدامها أساساً لدراسة جدران المفاعلات الذرية للكشف عن أية شقوق دقيقة بها . وأضيف إلى تلك الكاميرا جهاز حديث لتوليد ضوء لا تشع منه الحرارة ، ينقل عبر خيوط من « الفبر أو بتكس » بداخل سلك قطره سنتيمتر واحد ، يحتوى على (٨٠٠) خط لنقل الضوء البارد المصنع بخارج الحفرة لتوفير الإضاءة المطلوبة لتصوير الحفرة من الداخل دون حدوث أى تغيير في بيئتها .

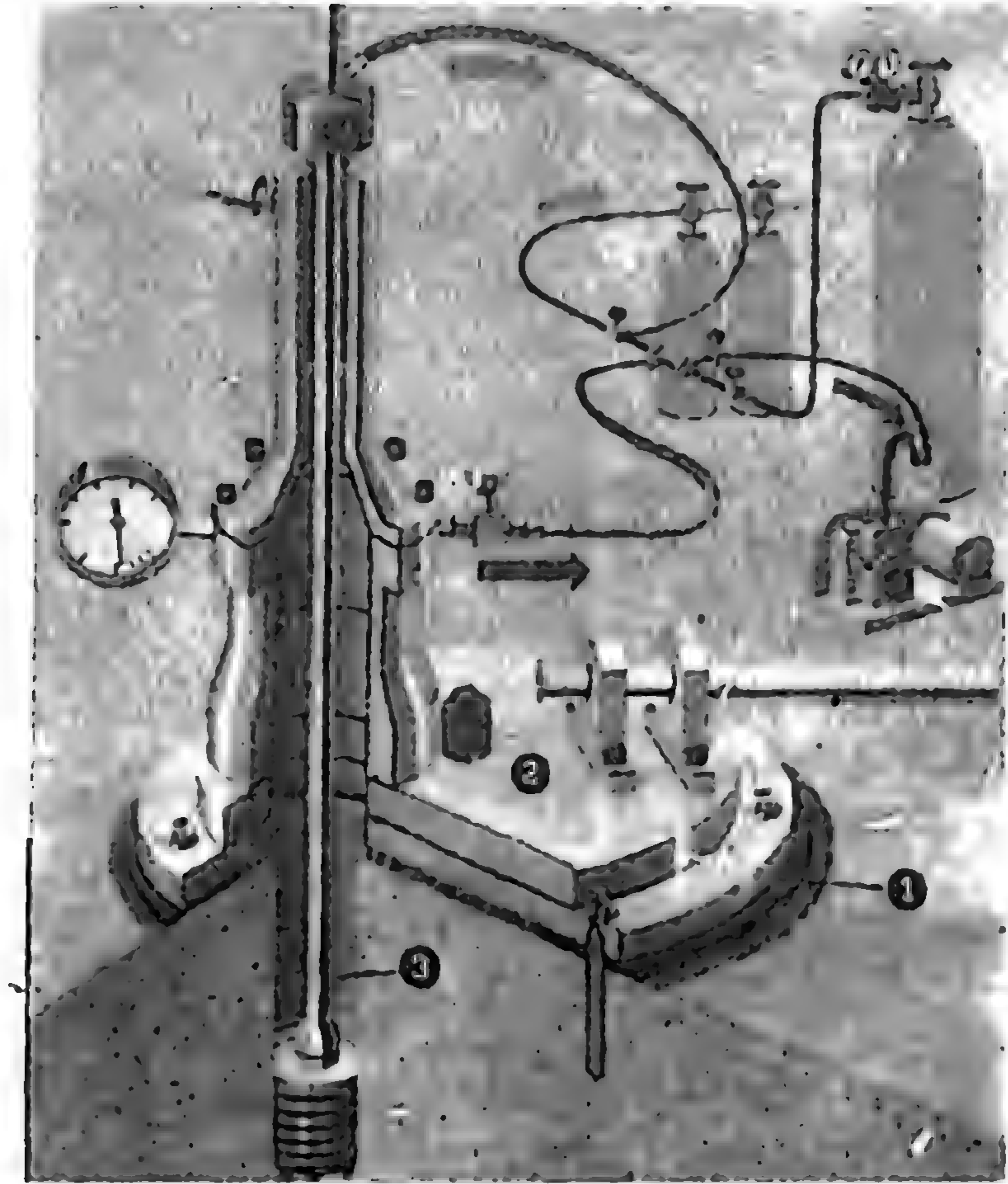
كذلك فقد قام « بيتر تانس » الخبير بالهيئة الأمر يكية للارصاد الجوية بإعداد الأوعية التى ستحفظ بها عينات الهواء التى سيتم سحبها من داخل الحفرة لدراستها باعتبارها من الهواء القديم الذى ظل محبوساً بداخل الحفرة لنحو (٤٦) قرناً .

وهكذا بدأت هذه التجربة العلمية الفريدة في الأسبوع الثانى من اكتوبر ١٩٨٧ ، بعد اختيار الكتلة الحجرية المناسبة للحفر ، واعدادها بتسوية سطحها حتى يتم لصق الاسطوانة المعدنية للجهاز إحكام الإغلاق حتى لا يتسرب أى هواء خارجى إلى داخل الجهاز ، سواء أثناء عمليات الحفر أو عمليات التصوير أو عمليات أخذ عينات الهواء القديم .

ونظراً لأننى عضو بنادى المكتشفين ، فقد رفعت علم النادى إلى جانب العلم المصرى وعلم الجمعية الجغرافية الوطنية ، على السقالات التى أشرف على إعدادها « الرئيس تهاى محمود على » الذى كان قد اشترك في رفع الكتل الحجرية عن الحفرة الأولى سنة ١٩٥٤ .

وكان الجميع مستعدين للخطة الحاسمة التى سيبدأ فيها الحفر . وقلت « بسم الله الرحمن الرحيم » وبدأ « بوب مورس » في تشغيل المثقاب الذى لا يستخدم ماء أو أى شىء آخر للتبريد .

ويتكون هذا المثقاب أو الحفار من ثلاث دوائر متداخلة ، وأكبر دائرة منها قطرها ٩ سم حتى يمكن أن تسمح بتمرير أجهزة التصوير التى يبلغ قطرها ٨.٥ سم . وتم تشغيل الحفار لحفر بوصة واحدة كل دقيقة ونصف ثم يتوقف ، حتى لا تزيد درجة حرارة الصخور . وكان لابد لتركه حتى يبرد وحتى تتم إزالة نواتج الحفر بشفتها باستخدام آلة شفط ذات قدرة مناسبة . وكان يساعد « بوب مورس » في تلك العملية عاملان من رجال الرئيس تهاى وهما « محمد ضاحى محمود »



■ رسم توضيحي لأجهزة الثقب ومعدات الحصول على العينات . ونرى في (١) القاعدة المصنوعة من الصلب التي ثبتت على سطح الكتلة الحجرية باحكام لمنع تسرب الهواء . (٢) المجموعة الدوارة التي تحرك عمود المثقاب . (٣) عمود المثقاب أثناء عمل الثقب الذي ادخلت منه الكاميرا وأتاييب سحب الهواء . كما نرى أيضاً مجموعة الأتاييب التي استخدمت في حفظ عينات الهواء التي تم الحصول عليها من داخل الحفرة

والنوبى « حجاج فتحى حسن » اللذين بذلا جهداً فى الاشراف على عمود المثقاب والاشراف على تشغيل شفاط التنظيف .

وكانت تؤخذ من الأتربة والفتات التى يتم شفتها عينات دورية وأولاً بأول ، وذلك للتعرف على خصائص الكتلة الحجرية . واستمرت عملية الحفر لمدة ٤٦ ساعة ولعمق ٦٣ بوصة [١٦٠ متراً] . وعندئذ سمعنا صوتاً مكتوماً . . لقد وصل المثقاب إلى الفراغ الداخلى للحفرة . وأخذ الموجودين يهتفون بعضهم بعضاً ، و يصفقون لنجاح أول مرحلة هامة من مراحل التجربة .

ولكن لم تمض سوى لحظات قليلة ، حتى سمعنا أول الأخبار السيئة . فثناء الحفر كانت تجرى عمليات قياس دقيق للضغط الذى يتعرض له الجهاز . ولم يتغير هذا الضغط إطلاقاً منذ بداية الحفر وحتى نهايته . كذلك لم يتغير الضغط عند اختراق سقف الحفرة والتعرض لهوائها الداخلى .

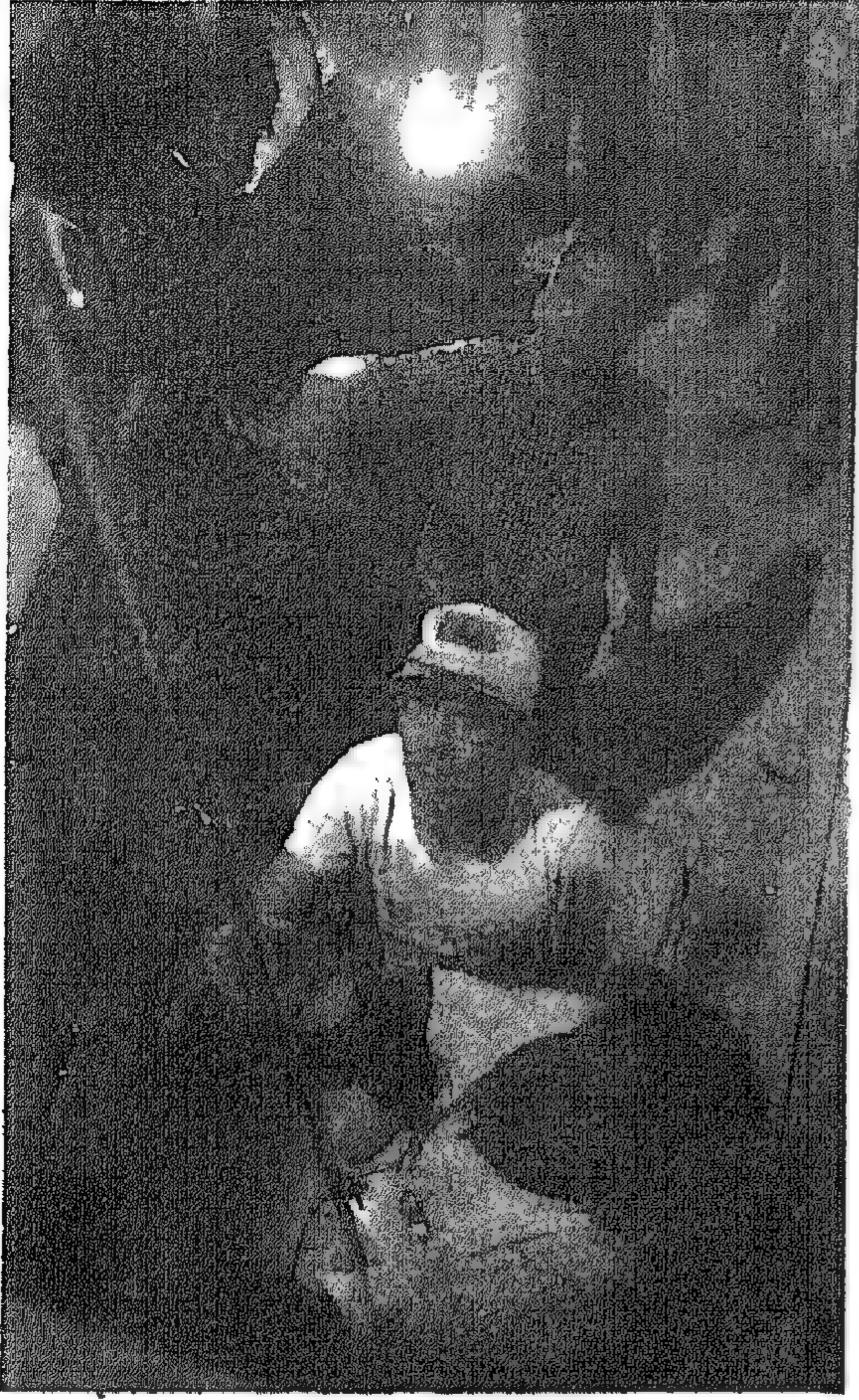
وعندئذ قال بيتر تانس خبير الأرصاد الجوية : « لاأظن أن هذه الحفرة محكمة الهواء . . لأن مقياس الضغط لم يختلف بين خارج الحفرة وداخلها . فلو كانت محكمة الهواء لكان من المتوقع زيادة الضغط بداخلها مع الزمن » . وكان هذا التعليق أول خبر سيء عن حالة هذه الحفرة الثانية . ومع ذلك فقد قررنا أن نستمر فى تنفيذ بقية مراحل التجربة كما لو كانت الحفرة محكمة الهواء .

وكانت الأوعية المعدة لحفظ عينات الهواء التى ستسحب من داخل الحفرة جاهزة للعمل . وتم ادخال أنبوبة من الصلب غير القابل للصدأ بعناية شديدة إلى داخل الحفرة خلال نظام العزل الهوائى المحكم . وتم سحب عينات على ثلاثة مستويات مختلفة هى [٧ بوصة = ١٧٨ سم ، ٣٧ بوصة = ٩٤٠ سم ، ٥٧ بوصة = ١٤٤٧ سم] .

وقد بلغ مقدار هذه العينات حوالى ٧٠ لترأ من هواء الحفرة الداخلى ، اتفق على أن يجرى تحليلها فى معامل جامعة القاهرة ، ومعامل جامعة قناة السويس ، ومعامل مؤسسة الطاقة الذرية المصرية . . وكذا فى معامل هيئة الأرصاد الجوية الأمريكية « نوا - NOAA » فى ولاية كلورادو ومعامل جامعة بوسطن .

وأثبت التحليل المبدئى الذى أجرى على بعض هذه العينات أن نسبة غاز النريون الموجود بالهواء الداخلى للحفرة لا تختلف عن نسبته بالهواء خارجها . ومعنى ذلك علمياً أن هناك اتصالاً بين البيئتين المناخيتين لداخل الحفرة وخارجها .

كما أثبت التحليل أيضاً أن تركيب الهواء المسحوب من داخل الحفرة لا يختلف كثيراً عن تركيب الهواء بمدينة القاهرة ، فيما عدا نسبة وجود غاز ثانى أوكسيد الكربون والتى قدرت قيمتها بداخل الحفرة بضعف قيمتها بالهواء الخارجى . ولم يكن ذلك غريباً ، إذ أن زيادة هذه النسبة إلى هذا الحد ، كانت بسبب تحلل بعض المحتويات والمواد العضوية المدفونة بداخل الحفرة كالأخشاب والأقمشة وغيرها .



■ ضبط عمود الحفر في موضعه
قبل بداية الحفر بليحظات



■ مجموعة العمل المصرية الأمريكية
المشتركة تعبر عن فرحتها
بإنهاء الحفر ووصول طرف
المثقاب إلى داخل الحفرة

وعندما سحبت هذه العينات من الهواء الداخلى للحفرة ، ثم تمريرها في محاليل معقمة بأشعة جاما وكذلك مُسَرَّرت خلال فلتر دقيق جداً لحجز أية أحياء ميكروسكوبية كالبيكتيريا أو الميكروبات . وأثبتت التحاليل التي أجريت بالمعامل المصرية في جامعة الأزهر وجامعة قناة السويس ومؤسسة الطاقة الذرية المصرية أن العينات خالية تماماً من البيكتيريا . كما تمت دراسة وتحليل الفلتر في معامل جامعة بوسطن باستخدام ميكروسكوبات عالية القدرة ، فثبت عدم وجود أى أثر لبقايا خلايا حية .

وربما جاءت نتائج التحليل سلبية هكذا ، نظراً لأن العينات التي سحبت من هواء الحفرة الداخلى كانت قد أخذت من ارتفاع نحو ثلاثة أقدام أو أكثر قليلاً [نحو متر واحد] فوق سطح أجزاء المركب . ونعتقد أن من المحتمل أن تكون البيكتيريا قد ترسبت فوق سطح المركب وبقية مكوناتها بعيداً عن مستويات الهواء الذى أخذت منه العينات . وذلك لأن الحفرة لا بد أن تكون بها أنواع من البيكتيريا ، لأن بيئتها تسمح بذلك ، ولأن مكونات المركب تشجع أيضاً على وجود مثل هذه البيكتيريا .

انتهينا من مرحلة سحب عينات الهواء من داخل الحفرة ، بعد منتصف ليلة باردة ساطعة النجوم . ثم جاء بعد ذلك الدور على المرحلة الحاسمة في التجربة .. مرحلة التصوير . وبدأ « كلود بترون » في إخراج الكاميرات ومعدات التصوير من حوافظها ، وقام بتثبيتها في الذراع الذى سيحملها إلى داخل الحفرة خلال الثقب الذى حفرناه .

وأخيراً في الساعة الثانية وخمس وأربعين دقيقة من صباح ٢٠ أكتوبر ، أدخلت رأس الكاميرا ومعدات التصوير في أعلى الثقب ، وبدأت تهبط ببطء وهي تعطينا صوراً لذرات مسحوق الحجر الجيرى العالقة بمجران الثقب من أثر الحفر .

وفجأة ، صاح الرئيس تهاى : مركب !

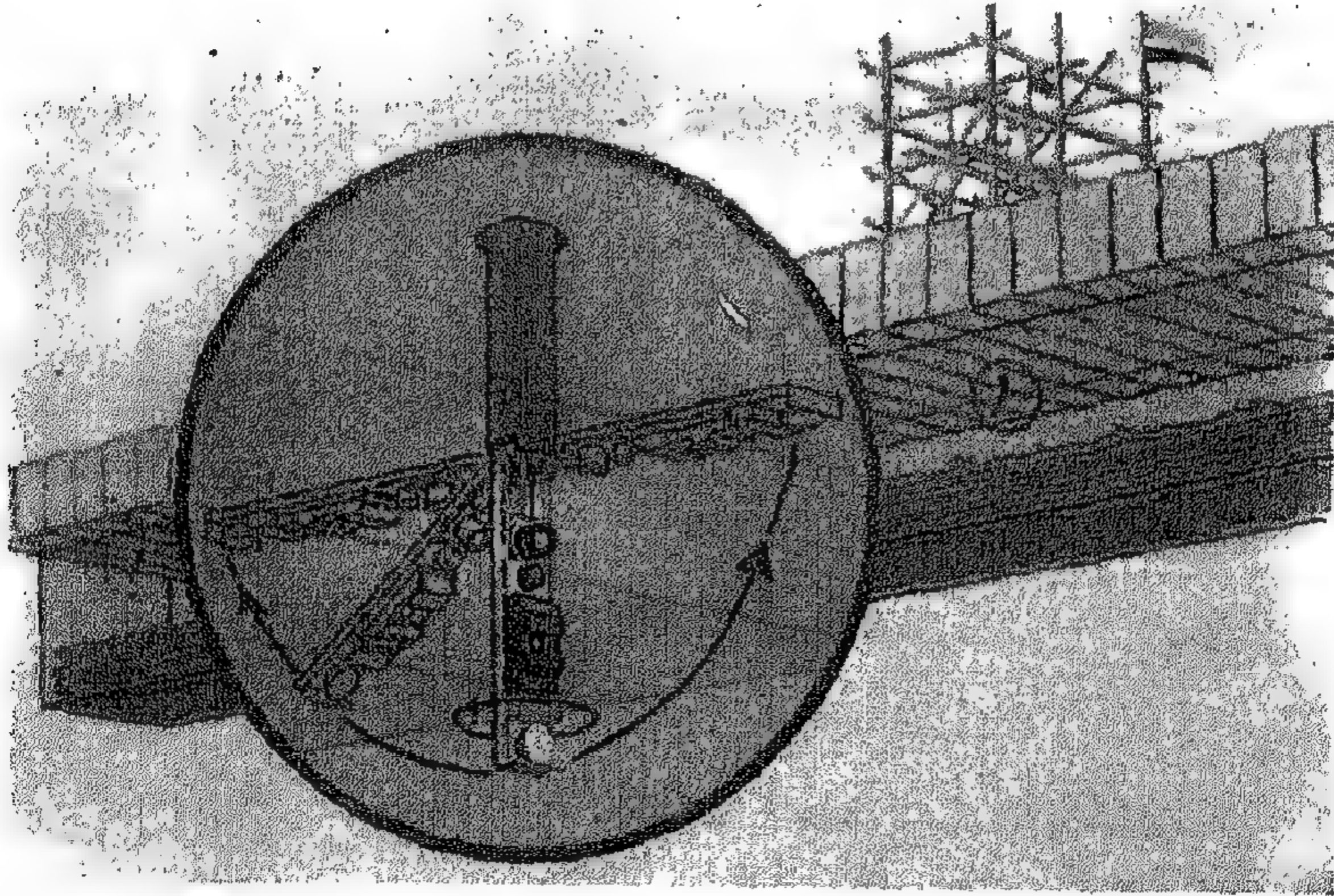
وظهرت على شاشة الفيديو أول صورة لسطح رصات الأجزاء الخشبية للمركب . وكانت عبارة عن مجموعة من الألواح الطولية مثبتة بالأواح عرضية ، وفوقها شرائح متناثرة من رقائق الملاط التي تساقطت فوق الأخشاب من بين الكتل الحجرية التي تغطي سقف الحفرة . ورأينا بوضوح مجموعة من الحلقات النحاسية الخضراء مثبتة فوق بعض الألواح .

وكان هذا المنظر الأول للجانب الغربى من الحفرة ، ثم تحركت الكاميرا إلى الجانب الشرقى ، وظهرت صور مماثلة تماماً لمنظر الجانب الغربى .. وهكذا في لحظات قليلة ، رأينا صوراً شاملة للحفرة وجوانبها ، وللسطح العلوى لأعلى رصة لأجزاء المركب الثانى من مراكب خوفو . وكانت عيوننا هي أول عيون إنسانية ترى هذا المنظر منذ أن دفن المركب من ستة وأربعين قرناً .

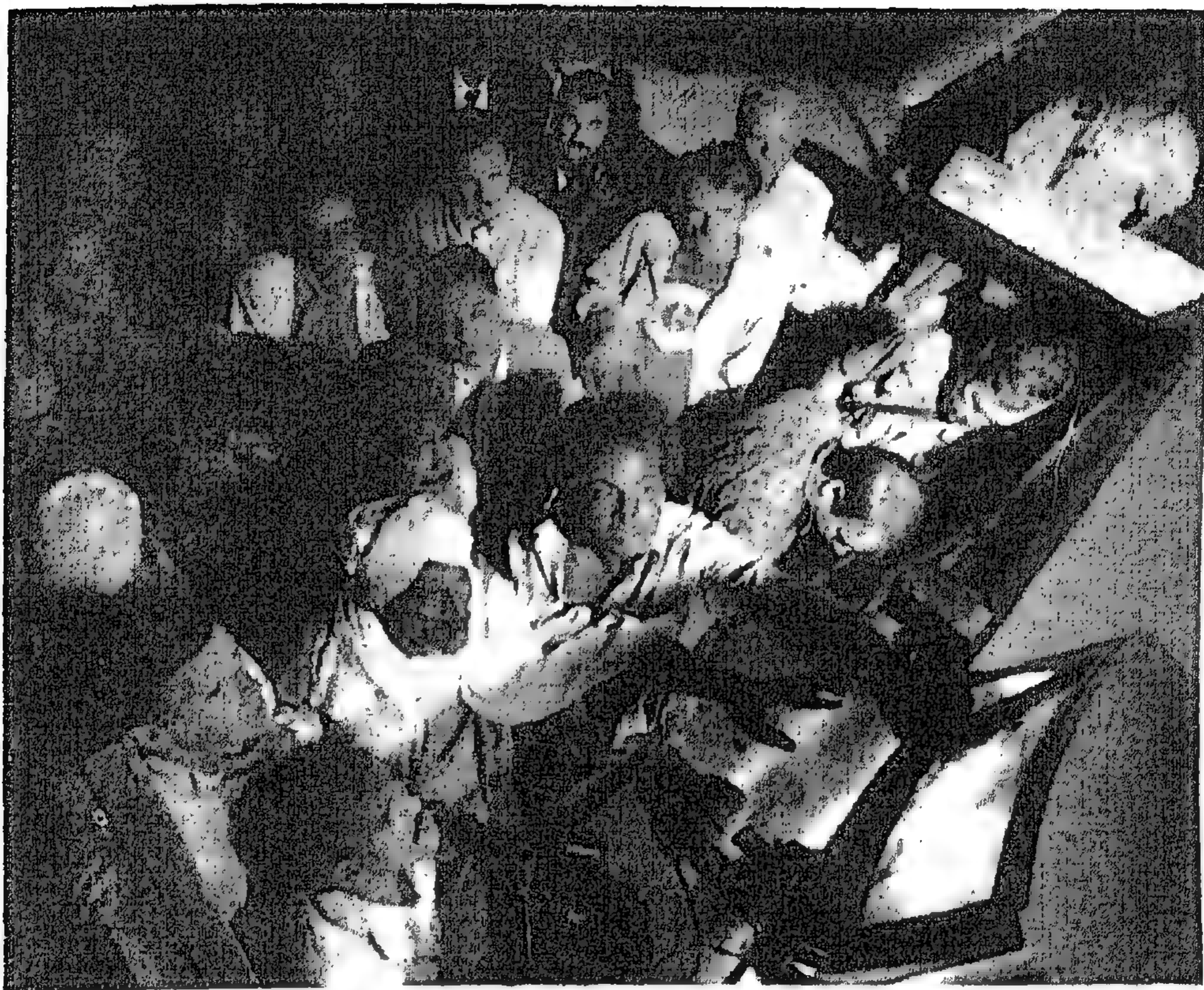
وفجأة صاح « بيتر ميللر » المحرر بمجلة ناشيونال جيوغرافيك : خنفساء .. خنفساء سوداء !



■ الألياف الضوئية ، وكاميرا الفيديو ، وكاميرا الالتقاط الصور الثابتة مقاس ٣٥ مم مجهزة بفلتر للأشعة فوق البنفسجية ، وكلها مثبتة في محور خاص يمكنه أن يدور أفقياً ١٨٠ درجة ، ويدور رأسياً ٣٦٠ درجة . وبذلك يمكن تسجيل صور كاملة لداخل الحفرة وللسطح العلوي للأجزاء الخشبية للمركب كما رتبها قدماء المصريين قبل اغلاق الحفرة من ٤٦٠٠ سنة .



■ المحور الذي يحمل معدات التصوير والاضاءة وطريقة تحريكه بعد ادخاله إلى الحفرة .



■ وقرب الفجر ظهرت أول صورة للمركب على شاشة الفيديو، وصاح الموجودون: «مركب !».



■ الرئيس تهاى محمود ينظر مبهوراً إلى أول صورة للمركب الثانى عندما ظهرت على شاشة الفيديو.

وثبتنا الكاميرا فرأينا خنفساء صحراوية سوداء تترحف ببطء فوق إحدى القطع الخشبية .. وكانت هذه أكبر دلالة حاسمة على أن الحفرة لم تكن محكمة الإغلاق .

وعندما عرض شريط الفيديو والصور الثابتة التي التقطت لداخل الحفرة ومحتوياتها على « أحمد يوسف » الذي قام بترميم وتركيب المركب الأول ، انبهر الرجل بتلك الصور . ولكنه لم يندهش للحالة السيئة التي كانت عليها الحفرة ومحتوياتها . فقد أكد أن حالة الإغلاق المحكم للحفرة قد تأثرت بالضرورة في خلال فترة الستينات أثناء العمل في بناء المتحف الذي عرض فيه المركب الأول . فقد قام العمال بوضع ماكينة ضخمة لخلط الأسمنت وصناعة الطوب فوق السطح العلوي لتلك الحفرة الثانية . وهى ماكينة كانت شديدة الضجيج والاهتزاز العنيف . وكانت تستخدم كميات كبيرة من المياه التي سالت بالضرورة على الأرض . وأدت هذه المياه والاهتزازات العنيفة إلى خلخلة التماسك بين الكتل الحجرية التي تغطى سقف الحفرة ، فتساقط الملاط وحدثت الشقوق التي أفسدت عملية إحكام إغلاق الحفرة التي قام العمال المصريون القدماء الذين سدوا الحفرة بإحكام شديد . و يقول « أحمد يوسف » انه قدم العديد من الشكاوى والاحتجاجات مطالباً برفع تلك الماكينة وأبعادها عن هذا المكان ، ولكن أحداً لم يسمع أو يهتم .

وباستخدام الكاميرا المخصصة لالتقاط الصور الملونة الثابتة المزودة بفلاش خاص وفلتر للأشعة فوق البنفسجية ، تم تسجيل العديد من الصور النادرة التي ستؤدى دراستها إلى معرفة المزيد من المعلومات عن حالة الحفرة والأجزاء الظاهرة من المواد الأثرية المدفونة فيها .

وعلى سبيل المثال ، فقد التقطت صور للعلامات الهيروغليفية المكتوبة على الجوانب السفلية للكتل الحجرية التي تمثل سقف الحجرة ، وكانت مماثلة تقريباً « لعلامات الحجر » التي وجدت مكتوبة على الكتل الحجرية التي كانت تغطى سقف الحفرة الأولى .

والتقطت صور تسجيلية أخرى للآثار الداكنة التي تركتها المياه التي تسربت في الماضي إلى داخل الحفرة من خلال الشقوق التي حدثت نتيجة لتخلخل الكتل الحجرية ، وأدت إلى كسر إحكام إغلاق الحفرة ، وتسرب الهواء والماء والحشرات إلى داخلها .

كذلك فقد التقطت صور للسطح العلوي للأجزاء الخشبية ، دلت على أنها أسوأ حالاً من أخشاب المركب الأول . وأثبتت هذه الصور أيضاً أن رصات الأخشاب قد هبطت بنحو أربع بوصات [حوالى ١٠ سم] عن مستواها الأصلي الذى حدده المصريون القدماء بخط واضح على جدران الحفرة ، الأمر الذى يحتمل معه أن تكون الرصات السفلية لأجزاء المركب ، وخصوصاً الرصات القريبة من قاع الحفرة قد تعرضت لمزيد من سوء أو التلف .

وأخيراً جاءت المرحلة قبل الأخيرة من هذه التجربة ، وهى مرحلة قياس درجات الحرارة والرطوبة بداخل الحفرة . وتم ادخال المجسات والمقاييس الخاصة ، وتبين أن درجة الحرارة بداخل



■ أول صورة سجلتها كاميرا الفيديو لأجزاء المركب
الشانى كما كانت وما زالت مدفونة بداخل الحفرة الثانية



■ الخنفساء الصحراوية الحية التى التقطت صورتها
بداخل الحفرة. وثبت بذلك أن الحفرة كانت بها
شقوق استطاعت هذه الخنفساء أن تنفذ منها



■ ماكينة خلط الأسمنت وعمل الطوب .. وضعوها سنة ١٩٦٦ أثناء بناء مبنى المتحف ، فوق سطح الحفرة الثانية ، فتسببت اهتزازاتها العنيفة في خلخلة الكتل الحجرية التى كانت تغطيها ، وبالتالي اختلط هواء الحفرة بالهواء الخارجى



■ آثار تسرب المياه الجوفية الخارجية إلى داخل الحفرة تبدو واضحة على الجوانب السفلية للكتل الحجرية التى تكوّن سقف الحفرة

الحفرة تعادل ٢٧ درجة مئوية [٨١ فهرنهايت] . وأن نسبة الرطوبة تبلغ ٨٤% [وهى درجة قريبة من درجة الرطوبة التى سجلت لداخل الحفرة الأولى التى فتحت فى سنة ١٩٥٤] (١) . وربما كانت هذه النسبة العالية من الرطوبة من أسباب الحفاظ على أخشاب هذين المركبين .

وفى النهاية ، حانت لحظة إغلاق الحفرة واعادتها إلى ما كانت عليه من قبل . وكان من المقرر سد الشقب باستخدام نفس نواتج الحفر من مسحوق وفتات الحجر الجيري . ولكن تم الاتفاق على تعديل هذه الطريقة ، واستخدام سداد محكم من الألومنيوم على شكل عمود طويل تم إدخاله خلال الشقب ، مع ترك مسافة بأعلى الشقب تقدر بنحو عشرة سنتيمترات أغلقت بملاط من الجبس . وهر نفس المادة التى استخدمها قدماء المصريين فى غلق الحفرة . وذلك لتسهيل إعادة فتح الحفرة عند الحاجة إلى إجراء المزيد من التجارب على الحفرة ومحتوياتها .

وبعد أن انتهينا من تلك التجربة العلمية الفريدة تماماً ، علق الدكتور أحمد قدرى رئيس الجانب المصرى قائلاً : « ان ما قننا به هنا يعتبر فتحاً جديداً فى علم الآثار .. ونتائج هذه التجربة العلمية ستساعد مستقبلاً فى الحفاظ على المواقع الأثرية وصيانتها أينما توجد هذه المواقع فى أى مكان من أنحاء العالم » .

وأضاف المستر « ويلبور إ. جارى » رئيس الجانب الأمريكى : « ان هذه التجربة قد تتساوى على نحو ما بتجربة الهبوط على سطح القمر . فقد دخل علم الآثار عصر جديداً يمكن فيه رؤية ودراسة ما بداخل المقابر أو المواقع الأثرية المغلقة دون فتحها أو المساس بمحتوياتها ودون التأثير فى بيئتها إذا كانت محكمة الغلق » .

و يلخص الدكتور فاروق الباز تقييمه الشامل لتلك التجربة فيقول : « ان أهمية هذا المشروع تجيء فى نتائجه التى تشتمل على ما يلى :

أولاً : تطبيق تكنولوجيا متقدمة ، وطرق فريدة فى علوم الآثار للدراسة العلمية لبيئة موقع أثرى هام دون المساس بمحتوياته أو اصابته بأى أضرار من أى نوع .

ثانياً : التعرف على بيئة الحفرة ، والتى اتضح انها على اتصال بالبيئة خارج الحفرة . ولكن مكوناتها الغازية تختلف [مثلاً الزيادة فى نسبة ثانى أوكسيد الكربون] وهى أكثر حرارة ورطوبة من البيئة الخارجية .

(١) ورد فى مقال الدكتور فاروق الباز المنشور بمجلة الهلال يناير ١٩٨٨ ، أن درجة الحرارة التى قيست بداخل الحفرة الثانية كانت ٣١ درجة مئوية تقريباً ، وأن نسبة الرطوبة كانت عالية وتصل إلى ٩٢% تقريباً .

ثالثاً: إيضاح مكونات الحفرة وحالتها . وكان مفروضاً أن تكون الأخشاب في حالة سيئة نتيجة للوضع البيئي المشار إليه . وربما كان السبب في أن الخشب مازال محتفظاً ببعض صفاته المتينة ، هو ثبات نسبة الرطوبة [مع علوها] : وربما كان هذا موضوع بحث لأهميته في ترميم والحفاظ على آثار خشبية مماثلة .

رابعاً: وضوح صورة كاملة عن محتويات الحفرة وبيئتها أمام هيئة الآثار المصرية حتى يمكن لتخصصها أخذ القرارات الصائبة في كيفية التعامل مع هذا الأثر العظيم ، والثاني في التصديق على رفع المركب أو إبقائه في مكانه .

خامساً : اهتمام علماء الآثار بنتائج المشروع يؤمن أن له تطبيقات مستقبلية عديدة ، ليس فقط في مصر ، ولكن في أنحاء كثيرة من العالم .

وأعتقد أن هيئة الآثار المصرية ، وكل مستشاريها في الجامعات والمعاهد المصرية المتخصصة ، لهم أن يفخروا بهذا العمل العلمي الفريد المرموق . ولنا جميعاً الشرف أن يكون أول تطبيق للتكنولوجيا المتقدمة في علوم الآثار ، قد تم هنا على أرض مصر ، أم الحضارات ، وبالقرب من الأثر الوحيد الباقي من عجائب الدنيا السبع الذي مازال قائماً ، ألا وهو الهرم الأكبر»

□ التحقيق الصحفي العلمي عن انزاع مركب الهرم (٢)

كان كمال الملاخ قد استعان بمرآة حلاقة عكس بها ضوء الشمس إلى داخل الحفرة الأولى التي كان المركب الأول مدفوناً فيها . ولكن قبل موته بنحو أسبوع واحد شاهد نتائج التجربة العلمية التي أجريت على الحفرة الثانية والتي استخدمت فيها أعلى مستويات التكنولوجيا في أجهزة البحث الأثرى .

وعندما شاهد الصور التي التقطتها كاميرا الفيديو المتقدمة التي أدخلت إلى الحفرة الثانية التي دفن فيها المركب الشانسي من مركب خوفو ، قال : « ان هذا المركب يبدو مختلفاً عن المركب الأول .. فأخشاب المركب الأول كانت مرصوفة بنظام أدق ، يشبه نظام تركيب لعبة يابانية من الداخل (!!) .. أما أخشاب هذا المركب الثاني فتبدو تالفة .. لقد كنت أستطيع أن أرى وجهي على سطح أخشاب المركب الأول من شدة صقلها ونعومتها (!!) (٣) .

(٢) كتبه « بيتر ميللر » المحرر بمجلة « ناشيونال جيوغرافيك » — عدد أبريل ١٩٨٨

(٣) قد يكون من سوء التقدير تشبيه هذا الأثر العظيم الذي لا يوجد له مثيل في العالم كله بلعبة يابانية تافهة ، أما حكاية رؤية الوجه على سطح أخشاب أثرية قديمة عمرها يتجاوز ٤٦٠٠ سنة ، فهي مبالغ في الإثارة قد تستهوي الأمر يكيين ، ولكنها تسبب صدمة لعلماء الآثار الذين يأخذون الأمور بشيء من الجدية والعلم ..

هذه المراكب الملكية الخاصة بالملك خوفو مازالت ألغازاً مغلفة بالأسرار .. وما زالت تثير العديد من التساؤلات .. لماذا دفن المصريون القدماء هذين المركبين مفككين هكذا بالقرب من الضلع الجنوبي للهرم الأكبر ؟ .. وما هي الأغراض التي استهدفوها من ذلك ؟ .. وهل يعطينا هذان المركبان فكرة عن الناس القدماء الذين صنعوهما ؟ ..

كل هذه التساؤلات مازالت تستوجب الكثير من البحث . وعندما ظهرت أول صورة على شاشة الفيديو من داخل الحفرة الثانية ، تيقن الجميع انهم أمام مركب آخر من مراكب خوفو . لأن منظر الأخشاب المفككة التي كانت مرصوفة بداخل هذه الحفرة الثانية ، يشبه إلى حد كبير منظر الأخشاب المفككة التي كانت مرصوفة بداخل الحفرة الأولى .

ومع ذلك فلا يعرف أحد حتى الآن ما هو الشكل الذي سيكون عليه هذا المركب الثانى بعد ترميمه وتركيبه فى صورته النهائية .. ولا يعرف أحد أيضاً كيف يختلف عن المركب الأول إذا كان هناك مجال للاختلاف بين المركبين .

إن جميع ما استطعنا رؤيته وتسجيله بداخل الحفرة الثانية كان عبارة عن الصور التي سجلتها كاميرا الفيديو والصور الثابتة التي سجلتها الكاميرا الفوتوجرافية .

وبالرغم من أن كاميرا الفيديو كانت قادرة على التقريب والتكبير « زووم » إلا أنها لم تسجل سوى سطح الرصة العلوية من أخشاب المركب ، ولم تستطع أن تتعمق بطبيعة الحال لرؤية ما تحتها من رصات أخرى .

وبعد دراسة الصور المسجلة على شريط الفيديو والصور الثابتة ، قال « بول ليبكى » وهو متخصص فى صيانة وترميم الآثار البحرية ، وكان يشغل من قبل وظيفة أمين متحف ، كما نشر تحليلاً علمياً عن المركب الأول : « ان هذا المركب الثانى يبدو شقيقاً للمركب الأول » .

ووافقته على ذلك « الدكتور شيريل هالدين » أستاذة الآثار البحرية بجامعة تكساس . وكانت رسالتها العلمية للحصول على الدكتوراة فى دراسة « مراكب دهشور » التي كانت تعتبر أقدم مراكب وسفن نهرية فى العالم قبل العثور على مركب خوفو . وهى عبارة عن سفن أصغر حجماً من مركب خوفو ، اكتشفت سنة ١٨٩٤ بالقرب من هرم سنوسرت الثالث الذى حكم مصر بعد خوفو بنحو ٧٥٠ عاماً .

وبعد الفحص الدقيق للصور لكومة الأخشاب المرصوفة التي تكون أجزاء المركب الثانى لخوفو ، استطاع كل من « بول ليبكى » والدكتور « شيريل هالدين » تحديد القطع والأجزاء التالية :

- أربعة كفوف مجاديف ذات أطراف مدببة .

- لوحين جانبيين من ألواح القمر .

- عارضة مشققة لرفع سقف القمر .



■ الصورة اليمنى لأخشاب المركب الأول كما وجدت مرصوصة ومرتبنة بداخل الحفرة الأولى . والصورة اليسرى لأخشاب المركب الثاني كما وجدت بداخل الحفرة الثانية . وواضح أنها متناثرة بمواضع خارجية ، وحالتها أقل جودة من حالة أخشاب المركب الأول .

- قطعتين من ألواح جوانب المركب ، تظهر فيها صفوف من الثقوب التى تأخذ شكل حرف «V» وهى ثقوب مماثلة لما وجدت بأجزاء المركب الأول .
- عمود خشبى لسند المؤخرة الطويلة ، أو لدعم عمود المؤخرة .
- لوحين ضخمين ربما من عوارض سطح المركب .
- مشابك وحلقات نحاسية خضراء مثل الحلقات الثابتة التى وجدت ببعض أجزاء المركب الأول .

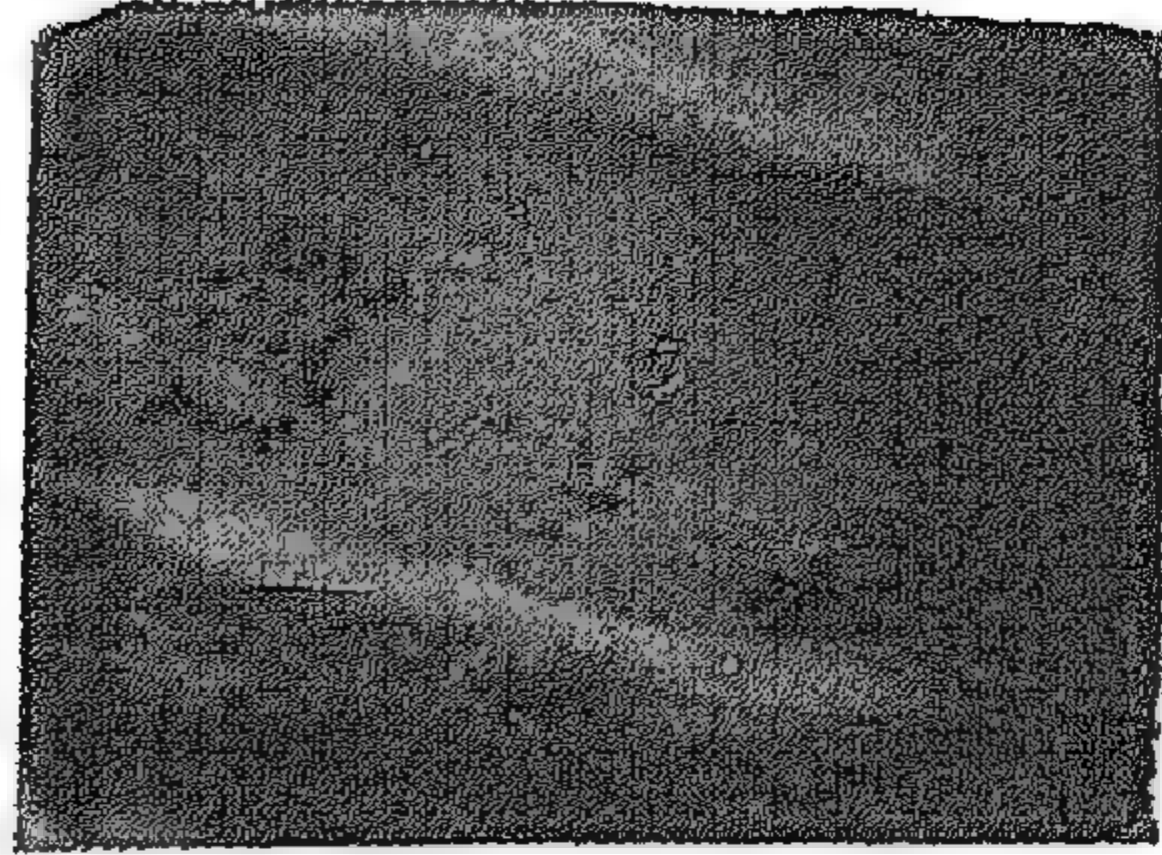
وبعد فحص ونقاش طويل ، اتفق الاثنان على أن من المحتمل أن يكون هذا المركب الثانى أقل قليلاً فى الحجم من المركب الأول . وفيما عدا ذلك فلا توجد أية علامات لوجود صارى أو أشعة أو أية حبال للصارى أو الشراع . بالإضافة إلى عدم وضوح أية دلالة للغرض الذى كان يستخدم فيه هذا المركب .



وكانت أكثر اللحظات إثارة أثناء وجود كاميرا الفيديو بداخل الحفرة ، حينما وُجِّهت عدسة الكاميرا إلى أعلى ، وصورت سقف الحفرة . فقد شوهدت علامات هيروجليفية مكتوبة على الجوانب السفلية للكتل الحجرية التى تغطى الحفرة . وكانت بعض هذه العلامات مماثلة تماماً للعلامات التى وجدت بالكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة الأولى والتى اعتبرت من «علامات المحجر» . كما وجدت بعض علامات تختلف عن علامات المركب الأول : الأمر الذى قد يتوقع معه الوصول إلى شىء جديد بعد دراستها .

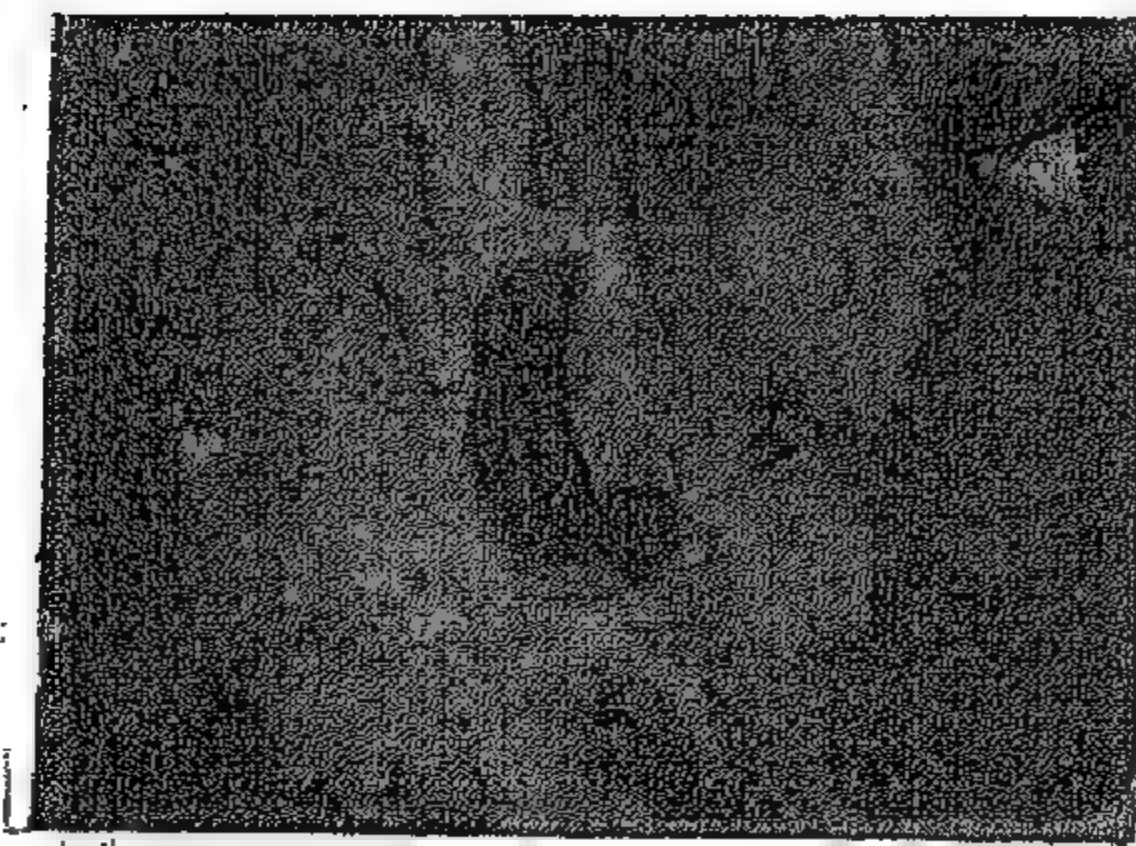
وعُرضت صور هذه العلامات على «الدكتورة آن ماكى روث» الباحثة المساعدة بمتحف الفنون الجميلة فى بوسطن ، فتعرفت على الفور على هذه العلامات الهيروجليفية ، وأشارت إلى بعضها وقالت : « هذا اسم لفرقة العمال الملكيين .. ربما اسم فرقة العمال الذين قاموا بقطع هذه الكتل الحجرية فى المحجر ، أو لفرقة العمال الذين نقلوها أو وضعوها فى مكانها حين قاموا بسد الحفرة » .

وأضافت الدكتورة آن ماكى روث قائلة : ان عملية تنظيم التشغيل الجماعى للعمال فى عصر خوفو كانت دقيقة جداً .. فقد كانت الفرق تقسم إلى مجموعات رئيسية ، تقسم بدورها إلى مجموعات أصغر . وكان لكل مجموعة اسم تعرف به .. وقد ساد هذا التنظيم فى عصر الدولة القديمة كله .. وكانت أسماء هذه الفرق والمجموعات الرئيسية والمجموعات الصغيرة تحمل أسماء رفيعة فى بعض الأحيان مثل « انقياء خوفو » أو « الذين يعرفون أوناس » . كما أن بعض الأسماء الأخرى كانت غيز رفيعة مثل فرقة أو مجموعة « سكارى من كاورع » !



■ علامات الحجر التي وجدت مكتوبة على الأسطح السفلية للكتل الحجرية التي تغطي الحفرة الثانية .
وهي مماثلة للعلامات التي وجدت بسقف الحفرة الأولى ، وهي علامات هيروغليفية لبيان طول وعرض
وارتفاع كل كتلة .

- العلامات من أعلى إلى أسفل :
- علامة هيروغليفية تدل على كلمة « صارى » وتستعمل أيضاً للدلالة على « الارتفاع »
- إناء متسع للدلالة على « العرض » .
- العمود الفقري والحبل الشوكي للدلالة على « الطول » .
- ذراع بشري وتحتة شرط رأسية ، للدلالة على مقياس (٤) ذراع .
- علامة هلال القمر تمثل اتساع الكف . والشرط الرأسية تدل على مقياس (٤) أكف .



■ عروه نحاسية خضراء ، شوهد منها أكثر من عشرين فوق
السطح العلوي لبعض الأجزاء الخشبية للمركب الثاني .

ثم أشارت إلى علامة هيروجليفية أخرى بداخل خرطوش ملكي وقالت : « هذا اسم الملك « جددف رع » الذى ظهر اسمه عدة مرات على الكتل الحجرية التى كانت تغطى حفرة المركب الأول . وهو ابن الملك خوفو الذى تولى الحكم بعده والذى قام بدفن المركبين فى هاتين الحفرتين . وكان يظن من قبل أن الملك خفرع هو الذى تولى الحكم بعد أبيه خوفو . ولكن ثبت بوجه قاطع أن « جددف رع » هو الذى خلف أباه على عرش مصر .

وبالرغم من شهرة خوفو فى تاريخ العالم باعتباره صاحب الهرم الأكبر ، إلا أن المعلومات التاريخية الثابتة والمؤكدة عنه قليلة للغاية . وهناك اشاعة أطلقها المؤرخ اليونانى « هيرودوت » الذى زار مصر بعد مرور أكثر من ألفى عام بعد موت خوفو يقول فيها أن الكهنة المصريين الذين قابلهم ، ذكروا له أن هذا الملك كان غير تقى ولا ورع .. وكان جائراً فى ظلمه ، وطاغية مستبداً . وأنه أغلق جميع المعابد ، وسخر رعيته كلها ليعملوا كالعبيد لمصلحته هو » (٤) .

ومعلوماتنا التاريخية المؤكدة عن هذا الملك تدل على أنه كان ثانى ملوك الأسرة الرابعة . وتولى حكم مصر بعد وفاة أبيه « سنfro » الذى عرف فى التاريخ باسم « الملك الطيب » . وأن حكمه استمر نحو عشرين عاماً وربما أكثر من ذلك .

وأشارت الدكتورة « آن ماكي روث » إلى علامات هيروجليفية أخرى تحيط بها من أعلى ومن أسفل خطوط رأسية قصيرة ، وقالت أن هذه العلامات تتعلق بمقاييس الطول والعرض والسّمك أو الارتفاع مقدرة بالذراع المصرى القديم .

وقد عثر على مثل هذه العلامات التى تتعلق بالمقاييس مكتوبة على الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة الأولى . [وقد تبين لبعض رجال الآثار الذين فحصوها أنها كانت غير مطابقة تماماً لمقاييس تلك الكتل] (٥) .

ما هى الأغراض المحتملة التى استخدمت فيها هذه المراكب .. ؟

وجهت هذا السؤال إلى البروفيسور « ليونيل كاسون » الأستاذ الزائر بجامعة نيو يورك والذى يعتبر حجة فى تاريخ المراكب والسفن الأثرية القديمة . فأجاب بما يلى :

(٤) من المعروف أن هيرودوت ذكر أقوالاً مثيرة ومعلومات غريبة لا يمكن تصديقها عن الملك خوفو . الأمر الذى يدل على أنه قد وقع ضحية لبعض الأدلاء الجُهلاء الذين يحشون أدمغة السياح بالكاذيب والمعلومات المثيرة التى تستهويهم .

(٥) لا أدري ما هو السند العلمى لهذا القول ، فلم أعر على مرجع واحد من المراجع التى لجأت إليها فى هذا البحث يذكر فيه مثل ذلك عن عدم دقة المقاييس .

كانت القاعدة أن يدفن مع الملك المتوفى كل شيء سيحتاجه في حياته الأخرى بعد الموت .. لقد قام الملك أثناء حياته بعدد من الرحلات صعوداً مع النيل إلى الوجه القبلى ، وهبوطاً مع مجراه إلى الوجه البحرى .. ومن المحتمل انه سيقوم بنفس الرحلات في نيل العالم الآخر، أو سيقوم برحلات أخرى يرغب فيها أثناء خلوده في العالم السفلى . ولهذا فهو يحتاج بالضرورة إلى المراكب التى تمكنه من القيام بكل هذه الرحلات .

لقد أصبح للملك خوفو حتى الآن خمسة مراكب كانت مدفونة بجوار هرمه . فإلى جانب هاتين الحفرتين اللتين عثر عليهما سنة ١٩٥٤ ، واللتين تحتويان على مركبين خشبيين ، كانت هناك على الجانب الشرقى من الهرم ثلاث حفرات عثر عليها خلال القرن التاسع عشر ، وكانت مردومة بالرمال والأنقاض وكسر الأحجار . وأثناء قيام بعض الأثريين بتنظيف هذه الحفرات ، عثر فى إحداها على قطع صغيرة من أخشاب كانت مغطاة برقائق الذهب ، كما عثر على بعض قطع صغيرة من الجبال . الأمر الذى يدل على أن هذه الحفرة كانت تحتوى على مركب خاص بالملك خوفو .

وقد تم العثور على الكثير من الحفرات التى استخدمت لدفن المراكب بالقرب من مقابر ومصاطب وأهرام خاصة بملوك آخرين . ولكننا لم نعث على المراكب التى كانت مدفونة بتلك الحفرات فيما عدا مركبى خوفو، والمراكب الأخرى التى سميت « مراكب دهشور » . وقد وجدت خمس حفرات للمراكب مجاورة لهرم « خفرع » بالجيزة ، وحفرة واحدة مجاورة لهرم « جددف رع » بأبوزقاش ، وثلاث حفرات بالقرب من مقابر بعض الملكات بالجيزة ، وحفرات أخرى كثيرة فى جبانات سقارة ، وحلوان ، وأبوصير ، يرجع تاريخها إلى عصر ما قبل الأسرات .

و يقول بعض علماء الآثار المصرية أن بعض هذه الحفرات لم تكن تحتوى على مراكب حقيقية ، بل حفرت بحجم المراكب الحقيقية ولكن لدفن نماذج رمزية صغيرة من المراكب والسفن .

ومعظم معلوماتنا عن المراكب والسفن فى مصر القديمة وصلتنا عن طريق النقوش والرسوم العديدة التى صورت على جدران المقابر . ولا شك أن هذه النقوش تؤكد أن القوارب والمراكب والسفن وجميع وسائل النقل كانت ذات أهمية كبرى بالنسبة لحياة قدماء المصريين . ولذلك فلم يكن من الغريب أن يصوروها على جدران مقابرهم ، أو يدفنوها أو يدفنوا نماذج منها بداخل أو بجوار هذه المقابر حتى ينتفعوا بها فى حياتهم الأخرى الخالدة .

و يستمر البروفيسور كاسون قائلاً : وكان لدى قدماء المصريين مراكب وسفن من جميع الأحجام . ونظراً لأن مصر كانت مرتبطة بشبكة من القنوات المائية ، كما كانت تتميز بكثرة ما كان فيها من أحراش ، فقد انتشرت القوارب الخفيفة الصغيرة المصنوعة من سيقان البردى ، والتى كانت تستطيع أن تحمل شخصين أو ثلاثة أشخاص . وهناك آلاف من النقوش التى تصور مثل هذه القوارب أثناء استخدامها فى النزاهات الترفيهية لصيد الأسماك وصيد الطيور .

كما نرى فى النقوش أيضاً أعداداً هائلة من اليخوت الرشيقة التى كانت تستخدم فى نقل الركاب ، ومن السفن ذات الأنواع والأحجام المختلفة التى كانت تستخدم فى نقل البضائع على طول مجرى النيل .

كذلك فقد بنى المصريون سفناً كثيرة من عابرات البحار كانت تنقل تجارتهم مع شعوب وحضارات البحر المتوسط . وفى « حجر باليرمو » الذى يعتبر أقدم النصوص التى تسجل أخبار الرحلات البحرية القديمة ، نرى نصاً مفاده أن الملك « سنفر » — والد الملك خوفو — قد أرسل بعثة بحرية إلى شواطئ لبنان لاحتضار أخشاب الأرز والأخشاب الثمينة الأخرى اللازمة لصناعة بناء السفن الضخمة .. وقد عادت من تلك الرحلة أربعون سفينة مصرية ، محملة بكتل خشبية كانت كافية لبناء ثلاث سفن ضخمة يبلغ طول كل منها ١٧٠ قدماً [نحو ٥٢٩ متراً] بالإضافة إلى عدد آخر من السفن الأقل حجماً .

كذلك فقد اقتحمت السفن المصرية مناطق البحر الأحمر حيث ذهبت فى رحلات كثيرة إلى تلك البلاد المثيرة .. بلاد بونت . وقد أرسل الملك « ساحورع » الذى حكم مصر بعد مرور نحو قرن من الزمان بعد عصر خوفو ، اسطولاً ضخماً إلى تلك البلاد . وعاد الأسطول إلى مصر محملاً بـ ٨٠.٠٠٠ مكيال من السُّمر ، و ٦٠.٠٠٠ سبيكة من الالكتروم [معدن خليط من الذهب والفضة] و ٢٦.٠٠٠ كتلة خشبية ضخمة ، و ٢٣.٠٢٠ مكياًلاً من الزيوت والدهون العطرية .

ولوحظ أن بعض المراكب المصورة فى النقوش مماثلة تماماً لمركب خوفو الذى غير عليه مدفوناً بالحفرة الأولى بعد أن أعيد تركيبه ، خصوصاً من ناحية تصميم المؤخرة الطويلة العالية ، والذى يذكرنا بالمراكب التى بنيت من سيقان البردى فى العصور الأكثر قدماً من عصر خوفو ، والتى كانت تقوم بنقل الآلهة ، والتى كانت تتميز بتلك المؤخرة العالية المصنوعة من خزم سيقان البردى التى ضمت بأحكام مع بعضها . وهذه الخصيصة كانت أبرز ما يميزها عن غيرها من المراكب والسفن العادية . وهذا الشكل المحدد فى تصميم مركب خوفو يدل على أنه قد بنى خصيصاً لملك يعامل معاملة الإله ، وبتصميم هندسى معين يعبر عن فخامة الملكية و قدسية الألوهية فى نفس الوقت .

كذلك فإن تصميم « مقدمة » مركب الملك « ساحورع » كما هى مرسومة فى نقوش أبوصير مماثلة لمقدمة مركب خوفو . كما أن بدن أو جسم هذا المركب يماثل بدن نموذج المركب الذى عثر عليه مدفوناً مع بقية كنوز الملك توت عنخ آمون الذى حكم مصر بعد عصر خوفو بنحو ١٢٥٠ سنة .

وثمة نظرية خرجت من سقارة لمحاولة تبرير الغرض الذى استخدمت فيه مراكب خوفو . فقد بنى الملك « أوناس » آخر ملوك الأسرة الخامسة والذى حكم مصر بعد خوفو بأكثر من مائتى عام ، هرمأ له فى منطقة سقارة ، عثر بداخله على كنز غير عادى ، فقد وجدت جدران حجرة الدفن منقوشة بكتابات هيروغليفية تتضمن نصوصاً سحرية ودينية وأدعية لتأمين حياة الملك بعد الموت . وقد

أطلق علماء الآثار اسم «متون الأهرام» على هذه النصوص ، وكانت نصوص هرم «أوناس» هي أول ما عثر عليه من تلك المتون .

وتعتبر بعض فقرات متون هرم «أوناس» عن أمل الملك في مصاحبة «رع - آتوم» إله الشمس في رحلاته الخالدة عبر السماء من الشرق إلى الغرب أثناء النهار، وعبر العالم السفلي من الغرب إلى الشرق أثناء الليل .

وكان من المفترض طبقاً لعقيدة قدماء المصريين أن الشمس أثناء دورانها في هاتين الرحلتين ، تزكب مركبين ، واحداً في النهار وثنائياً في الليل .. وهما من المراكب التي سميت بمراكب الشمس . ولذلك فقد كان الملك أوناس في حاجة إلى مركبين من مراكب الشمس ليتمتع بها في رحلة الإله «رع» النهارية ، وفي رحلة الليل التي تنتهى بإعادة الميلاد في صباح اليوم التالي . ويشير بعض علماء الآثار إلى الحفرتين اللتين وجدت آثارهما بالقرب من هرم أوناس بسقارة مقرر ين أن هاتين الحفرتين كانتا مخصصتين لدفن وحفظ مركبي الشمس الخاصين بهذا الملك .

وقد اعتمد كمال الملاخ على تلك النظرية في تبرير قوله بأن مركبي خوفو كانا من مراكب الشمس . وكان المركب الأول هو مركب النهار، أما المركب الثانى الذى مازال مدفوناً في الحفرة الثانية فهو مركب الليل .. وقال لنا الملاخ انه يتوقع أن نعث على هدايا مقدسة مدفونة مع المركب الثانى الذى سماه «حاملة القرابين» (٦) .. ولكن الصور التى رأيناها والتقطناها أثناء التجربة العلمية التى أجريت على هذه الحفرة الثانية لم تبين شيئاً من ذلك .

ويعارض كثير من علماء الآثار تلك النظرية على أساس أن تصميم مركب خوفو - بعد إعادة تركيبه - يختلف عن تصميم مراكب الشمس ، خصوصاً بالنسبة لشكل وتصميم «المقدمة» . فمقدمة مركب الشمس التقليدية على شكل صندوقى يميزها عن شكل مقدمة غيره من المراكب العادية الأخرى .

ويقول علماء آثار آخرون أن ملوك الأسرة الرابعة حتى عصر خوفو لم يكونوا قد وقعوا تماماً تحت لواء وسيطرة عبادة الشمس التى كانت لم تزال تكتسب مزيداً من القوة خلال ذلك العصر . والدليل على ذلك أن الأغلبية العظمى من النصوص أو النقوش التى تذكر «مراكب الشمس» قد ظهرت في عصور تالية لعصر الأسرة الرابعة .

وثمة نظرية أخرى يقول بها أحمد يوسف الذى قام بترميم وتركيب المركب الأول . فهو يؤكد أن هذا المركب الرائع لم يصنع لكى يكون «رمزاً» . بل بنى لكى يؤدي غرضاً أو وظيفة محددة ، هي

(٦) من الغريب أن هذا الاسم البراق الذى أطلقه الملاخ جزافاً هكذا على المركب الثانى ، يدل على أن هذا المركب «مركب جنائزى» وليس «مركب شمس» .. فأى تناقض هذا؟!

نقل جثمان الملك خوفو من قصره في العاصمة « منف » إلى قرب هرمه بالجيزة . و يستشهد على ذلك بوجود علامات تركتها الحبال التي استخدمت في ربط الأجزاء الخشبية من المراكب مع بعضها ، فهذه العلامات لم تكن توجد بهذا الشكل لولا استخدام المركب في الماء وقيامها على الأقل برحلة واحدة .

و يؤيد البروفيسور « ليونيل كاسون » هذه النظرية ويقول : « لكى نتفهم الغرض الذى يحتمل أن يكون مركب خوفو قد استخدم فيه ، فلا بد أن نضع في الاعتبار العديد من الصور والمناظر التى سجلتها النقوش في آثار الدولة القديمة لمراكب مماثلة كانت تقوم بنقل جثمان المتوفى عبر النيل » .

ولتوضيح هذه النقطة أحضر البروفيسور كاسون مرجعاً علمياً هو كتاب صدر سنة ١٩٢٥ للعالم الفرنسي « شارل بورو » بعنوان « دراسة عن السفن المصرية القديمة » وبدأ يترجم من الفرنسية إلى الإنجليزية نصاً يقول : « ... وفي الأحوال العادية كان يستخدم مركبان جنائزيان يقطران أو يسحبان معاً ، واحداً وراء الآخر ... » .

ثم واصل البروفيسور حديثه قائلاً : ان من المحتمل استخدام مركبى خوفو في هذا الغرض الجنائزى ، على أساس أن أحد المركبين كان يقطر المركب الآخر أثناء الاحتفال بتشييع جنازة الملك .

و يُدخل بعض علماء الآثار تعديلاً على هذه النظرية بالقول بأن مركبى خوفو الجنائزيين قد اشتركا في رحلة الحج التى قام بها جثمان الملك بعد تحنيطه إلى أبيدوس ، وقد استخدم أولهما في رحلة الذهاب صعوداً مع النهر وضد تياره اعتماداً على الرياح والشرع ، بينما استخدم المركب الثانى في رحلة العودة هبوطاً مع النهر ومع تياره اعتماداً على المجاديف .

ومع ذلك فيمكن الاعتراض على نظرية استخدام مراكب خوفو في أغراض جنائزية على أساس عدم وجود أشكال معينة من الزينة أو الزخرفة كانت تتميز بها السفن والمراكب الجنائزية .

وفي هذا تقول الدكتورة شيريل هالدين : ان مراكب دهشور [الجنائزية] كانت مزودة بعلامات تدل على أنها كانت بالفعل مراكب جنائزية .. كان أحدها على الأقل مطلياً باللون الأخضر .. وكان من المفروض أن المراكب الجنائزية كانت تطلّى كلها بهذا اللون . كما أن جميع مراكب دهشور ، كانت تتميز بأن الحواف العليا من جوانبها كانت محلات بشرائط ورموز تتعلق بالموت . كما أن مجاديفها كانت محددة بنحت على شكل رؤوس صقور ، ومزخرفة بأشكال تمثل زهور اللوتس وغير ذلك من الزخارف التى يفترض فيها انها جزء من طقوس جنائزية .

وبالرغم من أن مراكب دهشور الجنائزية قد دفنت بعد عصر خوفو بنحو ٧٥٠ عاماً ، الأمر الذى يحتمل معه حدوث بعض التطورات على طريقة تصميم أوتزين أو زخرفة المراكب



■ منون الأهرام المنقوسة على حدران حجرة الدفن بـهرم أوناس سفارة.



■ الحاج أحمد يوسف وهو شاهد لأول مرة شريط الفيديو الذي سجلته الكاميرا التي ادخلت إلى حجرة المركب الثاني . وبفارق بين تلك الصور والصور التي التقطت لداخل حجرة المركب الأول سنة ١٩٥٤ .

الجنائزية ، إلا أن ذلك مردود عليه بأن قدماء المصريين كانوا معروفين بوضوح بأنهم شعب من «المحافظين» على تراثهم الموروث عبر الأجيال . وكان من الصعب — إن لم يكن من المستحيل — أن يقوموا بتطوير شكل المراكب الجنائزية عبر عصورهم التاريخية المعروفة .

والحقيقة أننا حتى الآن ، لم نعرف على سبيل اليقين وبنحوقاطع ، الأغراض الحقيقية التي استخدمت فيها تلك المراكب العجيبة .. وقد نزداد حيرة إذا تساءلنا عن الأسباب التي دعت إلى دفنها في الأماكن وبالكيفيات التي دفنت فيها .. هل فككت ونُظِّمت أجزاؤها ودفنت بداخل تلك الحفرات المحكمة الإغلاق والتي لا يتسرب إليها الهواء لضمان خلودها ، وحتى يستخدمها الملك المتوفى في عالمه الآخر وقتما يريد ؟ .. أو هل تم دفنها بعد دفن الملك كطقس من طقوس التطهير ، وحتى يتأكد نهائياً أن أحداً لن يستخدمها بعده .. ؟

ومنها قيل عن تلك المراكب بأنها مراكب شمس .. أو مراكب جنائزية .. أو مراكب حج .. أو مراكب ملكية عادية .. فن المؤكد أنها تلعب دوراً ما في مسألة الخلود والحياة بعد الموت .. لقد بنيت هذه المراكب لملك كان من المفترض طبقاً للعقيدة ، انه قد أصبح جزءاً من السماء .

ويضيف «بول ليبكى» إلى ذلك ، أن هذه المراكب تؤكد على نحو قاطع مدى المهارة الفائقة للصناع الذين بنوها ، والمهندسين الذين وضعوا تصميمها ، والجزئية الرفيعة المستوى التي تم بها بناء كل مركب في شكله النهائي .

ويشارك الحاج أحمد يوسف بول ليبكى في قوله : ان كل عصر من عصور التاريخ المصرى القديم كانت له مستوياته الحضارية الرفيعة والعليا التي وصل إليها وتميز بها ، ولكن أى عصر من تلك العصور لا يستطيع أن يتنافس أو يتبارى مع ما وصل إليه عصر الأسرة الرابعة من التمكن والرقى والرفعة والذوق المفرط في الاحساس بالجمال ، والتعبير عن ذلك كله بكثير من البساطة والثقة بالذات والاحساس الملهم .

وختاماً أقول أن هذه المراكب مازالت لغزاً تحيط به أسرار مازالت خفية . وبالنظر إلى أن هيئة الآثار المصرية ليس لديها في الوقت الراهن خطة لفتح الحفرة الثانية وترميم وتركيب المركب الثانى المدفون فيها ، فإننا لا نستطيع أن نضيف شيئاً جديداً لحل لغز هذه المراكب ، إلى أن يتم ذلك مستقبلاً .

ومع هذا فإن هذه التجربة العلمية التي أجريت على الحفرة الثانية ، ستمدنا بالكثير من المعلومات بعد التوسع في دراستها ودراسة نتائجها بطريقة متأنية وأكثر تطوراً من الناحية العلمية .. لعلنا في يوم ما نتعرف على طريقة مثلى لحل لغز هذه المراكب ..

الباب الثانى

ويتضمن مقدمة والفصول الأربعة التالية :

■ الفصل الأول : ترجمة عن الانجليزية لتقرير التمهيدى عن المركب المكتشف حديثا - من اعداد الأثرى المرحوم الأستاذ محمد زكى نور .

■ الفصل الثانى : ترجمة عن الانجليزية لتقرير عن الأعمال الهندسية الخاصة بالمركب - من إعداد المهندس الأثرى الأستاذ محمد صلاح عثمان .

■ الفصل الثالث : ترجمة عن الانجليزية للدراسة التى أجريت عن طرق صيانة الأشياء والمواد التى عثر عليها بحفرة المركب - من إعداد الدكتور زكى اسكندر .

■ الفصل الرابع : ترجمة عن الانجليزية لتقرير عن وسائل وكيفية رفع الأجزاء الخشبية للمركب - من إعداد كبير المرممين الأستاذ أحمد يوسف مصطفى .

مقدمة

بعيداً عن التهريج أو التناول السطحي الذي راق لبعض الأقلام . وبعيداً عن الكذوبة الكبرى التى أدخلتها الصحافة فى أذهان الناس فصارت من المسلمات . ومن منطلق الاحساس بشرف الكلمة وإعادة الحق إلى أصحابه الحقيقيين . آثرنا أن نخصص الباب الثانى من هذا الكتاب لنعرض فيه أول نشر علمى باللغة العربية للتقارير العلمية الأربعة التى اعتبرت من الناحية التاريخية أول « توثيق علمى » عن مركب خوفو الذى تم العثور عليه مدفوناً بالحفرة الشرقية بجنوب الهرم الأكبر .

وهذه التقارير أعدها أربعة من الجنود المجهولين الذين بذلوا جهوداً مضيئة على مدى نحو ست سنوات قضوها فى التعامل مع جميع مكونات الحفرة التى دفن فيها المركب بكل ما فيها من أحجار وأخشاب وحبال وحصر وجميع المواد الأثرية الأخرى .

وهم الذين أشرفوا على رفع الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة بالوسائل الهندسية والعلمية والعملية المناسبة . وهم الذين أشرفوا على اخراج جميع أجزاء المركب من داخل الحفرة ، والقيام بكل عمليات المحافظة عليها ومعالجتها وترميمها وتسجيلها . ومنهم من أشرف على القيام بجميع عمليات الفحص العلمى الطيفى والميكروسكوبى لعينات تمثل المواد الأثرية التى عثر عليها

مدفونة بالحفرة لمعرفة كنهها وتركيباتها الكيميائية. ومنهم من قضى أكثر من خمس وعشرين سنة في ترميم أجزاء المركب وتركيبه في شكله النهائي لعرضه عرضاً متحفياً.

وبعد مضي شهور قليلة على واقعة العثور على مركب خوفو، اعتقدت مصلحة الآثار المصرية آنذاك، أن حكاية نسبة الكشف عن هذا المركب قد حسمت وانتهى أمرها. وأن عملية العثور على المركب مصادفة، لا تعدو أن تكون نتيجة مباشرة لأعمال التنظيف والتجميل التي كانت ضمن الواجبات اليومية للعاملين بمنطقة تفتيش آثار الهرم. ولم تلق مصلحة الآثار بالاً لما كان يدعيه المهندس كمال الملاخ من أنه وحده صاحب الكشف الأثري وأن رجال مصلحة الآثار دخلاء عليه.

ومع ذلك فقد طلبت المصلحة رسمياً من السيد المهندس كمال الملاخ بكتاب مؤرخ في ١٩٥٥/٢/٨ أن يتفضل بكتابة تقرير علمي باللغتين العربية والإنجليزية عن الأعمال الهندسية التي تدخل في اختصاصه، والتي قام أو يقوم بها بالنسبة لدراسة الحفرة ودراسة الكتل الحجرية توطئة لعمليات رفعها لإخراج الأجزاء الخشبية والمواد الأثرية المدفونة بالحفرة توطئة لترميمها وإعادة تركيبها.

واضطرت المصلحة أن ترسل إليه استعجالياً بتاريخ ١٩٥٥/٢/٢٨ تحته فيه على إعداد التقرير المطلوب وتقديمه في أقرب فرصة ممكنة. ثم أرسلت إليه استعجالياً أخيراً بتاريخ ١٩٥٥/٦/٢٦ تطلب فيه نفس الشيء، ولكن دون جدوى. فلقد كان السيد المهندس كمال الملاخ مشغولاً تماماً بنشر أخباره بالصحافة المصرية والعالمية باعتباره واحداً من أكبر المكتشفين الأثريين في القرن العشرين، ومتفرغاً تماماً ليثبت للجميع أن المركب «بتاعته». واسمحوا لي أن أذكر هذه الكلمة العامة في هذا المجال، فقد كان رحمه الله يردد دائماً. وقد سمعتها منه شخصياً أكثر من مرة، حينما كان يشير إلى مركب خوفو بقوله «المركب بتاعتي» و«المركبين بتوعى»!

وكان من أهم الواجبات العلمية الملقاة على عاتق مصلحة الآثار المصرية في تلك الفترة، أن تقوم بالتوثيق العلمي للحفرة ومحتوياتها الأثرية. وأن تقوم أيضاً بتسجيل علمي لكافة مراحل العمل من البداية وحتى آخر مرحلة في عرض المركب عرضاً متحفياً.

لذلك قررت مصلحة الآثار تكليف أربعة من رجالها المتخصصين، والذين يقومون بالعمل الجاد فعلاً في مشروع المركب، بكتابة تقرير علمي، كلٌ فيما يخصه ويختص به. وهؤلاء الأربعة هم:

- ١- الأستاذ الأثري محمد زكي نوز
- ٢- الأستاذ المهندس محمد صلاح عثمان
- ٣- الأستاذ الدكتور زكي اسكندر
- ٤- الأستاذ أحمد يوسف مصطفى
- رئيس تفتيش آثار الهرم
- المهندس الأثري بتفتيش آثار الهرم
- مدير العمل الكيميائي بمصلحة الآثار
- كبير المرممين الأثريين بمصلحة الآثار

وقد تمت جميع الأعمال المتعلقة بالحفرة ومحتوياتها تحت الاشراف المباشر لهؤلاء الرجال الأربعة ، الذين انصرفوا إلى عملهم في جدية وصمت وشرف ، وفي اطار علمي مخلص ، بعيد تماماً عن التهريج والخطبات الصحفية المدعاة . ثم انكبوا بعد ذلك على كتابة التقارير العلمية الأربعة باللغة الإنجليزية ، باعتبارها لغة معتمدة في مجال النشر العلمي العالمي عن الآثار المصرية . وحسناً فعلت « وزارة الثقافة والارشاد القومي » التي أصبحت تشرف على مصلحة الآثار المصرية - حينذاك - عندما أصدرت هذه التقارير العلمية منشورة في كتاب واحد باللغة الإنجليزية طبع بالمطابع الأميرية ، وصدر سنة ١٩٦٠ .

وبالإضافة إلى المعلومات القيمة الهامة التي يتضمنها كل تقرير ، فإن تسجيل جميع مراحل العمل بالصور الفوتوجرافية ، يعتبر في حد ذاته ثروة علمية لا تقدر بثمن . لكل من يريد أن يعرف كل شيء عن مراحل الأعمال التي أجريت لمركب خوفو مرحلة مرحلة ، سواء أكان الراغب في ذلك من العلماء المتخصصين ، أو من دارسي الآثار ، أو من القراء الذين يحبون التاريخ المصري القديم والآثار المصرية بصفة عامة .

ولهؤلاء جميعاً نقدم ترجمة عربية تنشر لأول مرة لهذه التقارير العلمية الأربعة ، وما صاحبها من صور تسجيلية .



الفصل الأول

تقرير تمهيدي

عن المركب المكتشف حديثا بمنطقة الجيزة

A PRELIMINARY REPORT
ON
THE NEWLY DISCOVERED BOAT AT GIZA
BY: M. ZAKI NOUR

إعداد : محمد زكى نور

ترجمة عن الإنجليزية : مختار السويفى

العثور على المركب :

- ١- الساحة الجنوبية للهرم .
- ٢- السور الجنوبي للهرم .
- ٣- فتح الحفرة والعثور على المركب .

رفع الأجزاء الخشبية للمركب ووقايتها :

- ١- تاريخ السور الجنوبي للهرم .
- ٢- الكتل الحجرية .
- ٣- الحفرة .
- ٤- علامات الحجر .
- ٥- وصف المركب .

□ العثور على المركب (١)

في فترة الأربعينات ، وضعت « مصلحة الآثار المصرية » خطة لاكتشاف ما قد تحويه الأنقاض المتراكمة على كل من الساحتين الشرقية والغربية للهرم الأكبر بمنطقة الجيزة . وكانت هذه الأنقاض متراكمة على ارتفاعات مختلفة وتغوق الرؤية والمرور في كل من هاتين الساحتين . وكانت الأنقاض مكونة في أغلبها من الرمال وكسر الأحجار التي تراكمت بفعل الزمن ، بالإضافة إلى مخلفات الحفائر الأثرية التي أجريت في هاتين المنطقتين في فترات مختلفة سابقة . وبدأت أعمال مصلحة الآثار في الساحة الشرقية للهرم . وأسفرت إزالة الأنقاض من المنطقة الجنوبية الشرقية عن اكتشاف بعض المصاطب .

وفي شهر نوفمبر ١٩٥٢ ، بدأت عملية إزالة الأنقاض المتراكمة على طول الساحة الجنوبية للهرم الأكبر ، وكانت تغطي تماماً عدداً من المصاطب المقامة في الجبانة الجنوبية لهرم خوفو . وقد بلغ ارتفاع تراكمات الأنقاض في تلك المنطقة إلى نحو عشرين متراً ، وتغطي جزءاً كبيراً من جسم الهرم . وقد تمت إزالة كل هذه التراكمات تماماً في ٢٢ أبريل ١٩٥٤ .

١ - الساحة الجنوبية للهرم .

وقد أزيلت هذه الأنقاض جميعها من الشمال إلى الجنوب ، حتى آخر مستوى الرصيف الذي كان يحيط بالهرم من الجهة الجنوبية . وقد تبين أن هذا الرصيف كان مكوناً من بلاطات حجرية كبيرة يصل سمكها إلى نحو (٥٥) سنتيمتراً . وهي بلاطات مائلة تماماً لبلاطات الرصيف الذي يحيط بالجهة الشمالية للهرم .

٢ - السور الجنوبي للهرم

وبتنظيف هذا الرصيف الجنوبي ، ظهرت بقايا أطلال السور الذي كان - فيما مضى - يحيط بالهرم الأكبر من جميع جوانبه ، فيما عدا الجزء الذي كان يشغله المعبد الجنائزي الخاص بالهرم والذي يقع على الجانب الشرقي منه .

(١) استخدم الأستاذ محمد زكي نور كلمة The Discovery أي « الاكتشاف » كعنوان لهذا الجزء من تقريره . وهو عنوان لا يفرق بين عملية « الكشف الأثري » وعملية « العثور على أثر » عن طريق الصدفة . وهو الأمر الذي شرحناه سلفاً .



■ رفع الأنقاض عن الساحة الجنوبية للهرم الأكبر.



■ نفس المنطقة بعد إزالة معظم الأنقاض.

وكان أول جزء ظهر من هذا السور الجنوبي للهرم هو الجزء الواقع غرباً ، ثم استمرت عملية التنظيف وإزالة الأنقاض في الاتجاه شرقاً ، حتى تم إظهار السور بأكمله .

ولم يعرف حتى الآن الارتفاع الحقيقى لهذا السور في عصر انشائه . وكل ما يمكن قوله عن بقاياه وأطلاله التى مازالت موجودة حتى الآن ، هو أن أقصى ارتفاع تبلغه بقايا هذا السور هو ١٦٦ متراً . وأن بقايا السور تمتد في هذا الجانب الجنوبي للهرم لمسافة ٢٠٦٥٥ متراً . وذلك على بعد ١٨٥ متراً من حافة الضلع الجنوبي للهرم .

وتدل الشواهد على أن هذا السور الجنوبي كان متصلاً بالصور الغربى الذى كان يحمى الجانب الغربى للهرم . وكان هذا السور الأخير يقع على بعد ٢٣٦٠ متراً من حافة الضلع الغربى للهرم . ونظراً لعدم وجود أية بقايا أو آثار للسور الذى كان يحمى الناحية الشرقية للهرم ، فلا يمكن تحديد نقطة الاتصال بين السور الجنوبي والسور الشرقى .

ومازالت ظاهرة حتى الآن بعض بقايا وأطلال السور الذى كان يحمى الناحية الشمالية للهرم .

وعلى هذا يمكننا استنتاج أن الهرم الأكبر كان محاطاً بسور يتوازى مع أضلاعه الشمالية والجنوبية والغربية . وأن هذا السور كان يبعد عن هذه الأضلاع الثلاثة على النحو التالى :

أ — يبعد السور عن الضلع الشمالى بمسافة ٢٣٦٠ متراً .

ب — يبعد السور عن الضلع الجنوبى بمسافة ١٨٥ متراً .

ج — يبعد السور عن الضلع الغربى بمسافة ٢٣٦٠ متراً .

وكانت المادة الأساسية التى استخدمت في بناء هذا السور مكونة من كتل صغيرة من الدبش وكسر الحجارة الجيرية والجرانيسية والبازلتية المتخلقة عن عمليات تسوية وتجهيز الحجارة التى استخدمت في مختلف أنواع الأعمال المعمارية التى أجريت في الموقع أثناء عملية بناء الهرم .

وكان السور مكسوً من كلا جانبيه بطبقة من الملاط الطينى يبلغ سمكها نحو (٦) سنتيمترات ومن المحتمل أن تكون هذه الطبقة قد غطيت بطبقة أخرى من الملاط الأبيض ، قسمت إلى أشكال مستطيلة ليبدو السور في النهاية كما لو كان مقاماً كله من كتل مستوية ومتساوية من الحجر الجيرى الأبيض . وقد استخدمت هذه الطريقة في العديد من المنشآت الأثرية التى يرجع تاريخها إلى الدولة القديمة ، وإلى عصر الأسرة الرابعة بالذات .

وقد لوحظ أن حائط السور يميل قليلاً نحو الشمال ، وهو نفس الشيء الذى لوحظ أيضاً على حوائط وجدران الطريق الصاعد الخاص بهرم خفرع بمنطقة الجيزة .

و يبلغ سمك هذا السور [الجنوبى] عند قاعدته ٢٥ متراً ، وعند قته ٢٢٥ متراً .

و يبدو أن عدة مجموعات من العمال كانوا يعملون في بناء أجزاء مختلفة من هذا السور في نفس الوقت ، وذلك بسبب وجود وصلات تلاقى هذه الأجزاء مع بعضها . وقد غطيت تلك الوصلات بالملاط الطينى . ولا يمكن تفسير سبب وجود هذه الوصلات بين أجزاء السور إلا بأن مجموعات مختلفة من العمال كانوا يشتركون في بناء وتشيد أجزاء السور في وقت واحد .

٣- فتح الحفرة والعثور على المركب

وتحت بقايا هذا السور الجنوبي ، وجدت طبقة من الأرض « المدكوكة » المستوية ، تغطى مجموعة من كتل الحجر الجيري الضخمة ، مرصوفة بجانب بعضها بطريقة متعامدة على الضلع الجنوبي للهرم .

وقد رصت هذه الكتل الحجرية في شكل مجموعتين تقعان على شرق وغرب مربع من الأرضية الصخرية للهضبة نفسها . ويتلاقى مركز هذا المربع تماماً مع محور الهرم .

و يبلغ عدد هذه الكتل الحجرية في المجموعة الشرقية (٤١) كتلة ، وفي المجموعة الغربية (٤٠) كتلة .

وحتى يتم التوصل إلى معرفة الموجودات الأثرية المدفونة تحت هذه الكتل ، تم عمل فتحة صغيرة في إحدى كتل المجموعة الشرقية . وكان ذلك في يوم ٢٦ مايو ١٩٥٤ .

ومن خلال تلك الفتحة ، تبين وجود حفرة مستطيلة نحتت في جسم الهضبة .

ووجدت بداخلها أجزاء مفككة لمركب خشبية كاملة . وكان من الواضح أن سطح هذه الأجزاء قد وضعت عليه أشياء كثيرة منها مجداف دفة توجيه المركب ، والألواح الخشبية التى كانت تستخدم كجدران للكباتن ، والعديد من الأعمدة والدعامات والعوارض الخشبية ، وكتل من جوانب المركب وروافده ، وبقايا حصير وربطات من الحبال .

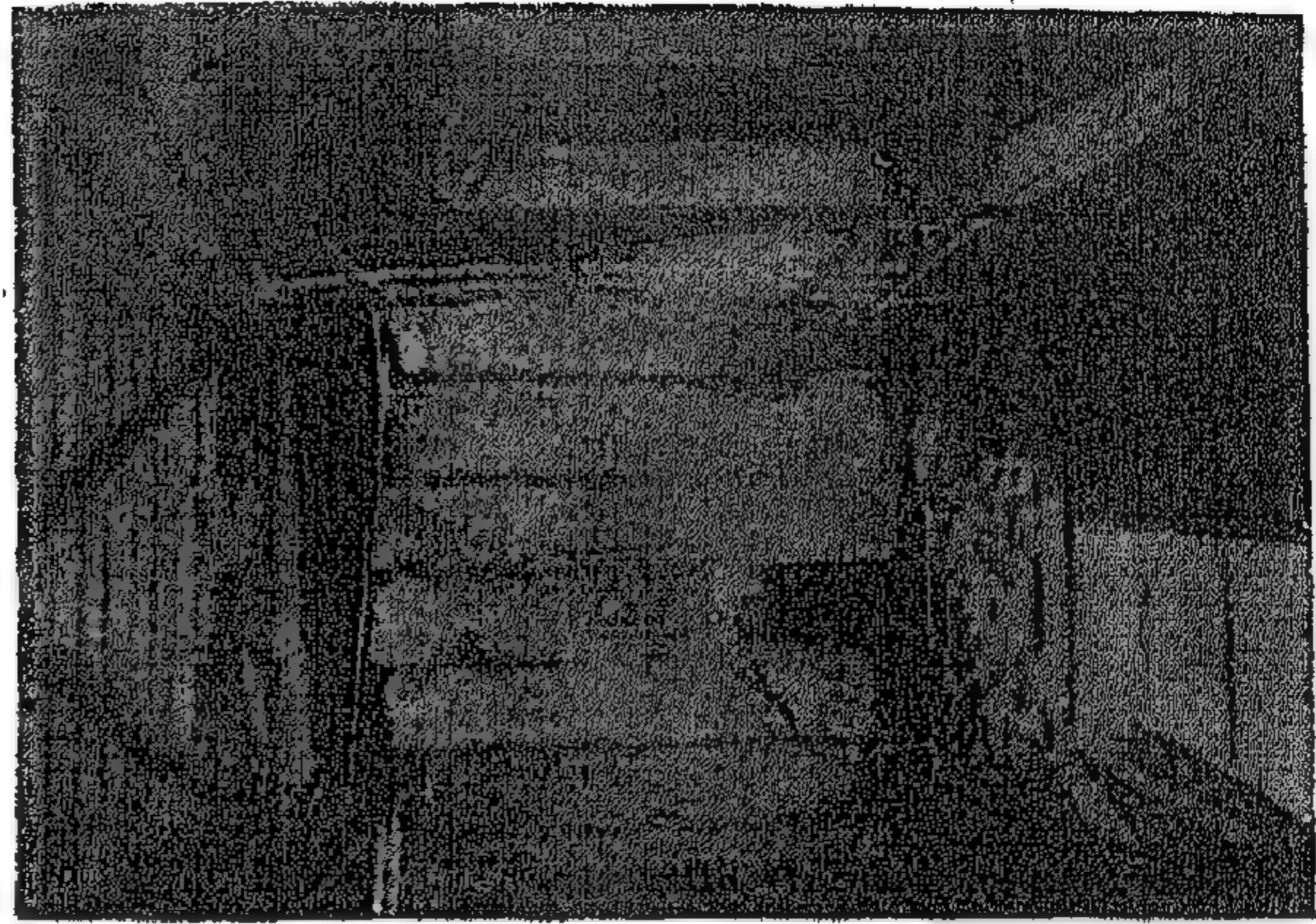
وقد أزيل جزء من الطبقة التى كانت تغطى الكتل الحجرية للمجموعة الشرقية . وفى الوقت نفسه بدأت إقامة مبنى خشبى فوق موقع مجموعة الكتل الحجرية الشرقية ، تزيد مساحته قليلاً عن المساحة التى تشغلها هذه الكتل . وذلك لتوفير الحماية لأجزاء المركب بعد أن يتم رفع هذه الكتل الحجرية .

وبعد ذلك تم رفع الكتل الحجرية ، وشنت بالساحة الجنوبية للهرم تحت مأوى من الخشب أقيم خصيصاً لهذا الغرض .

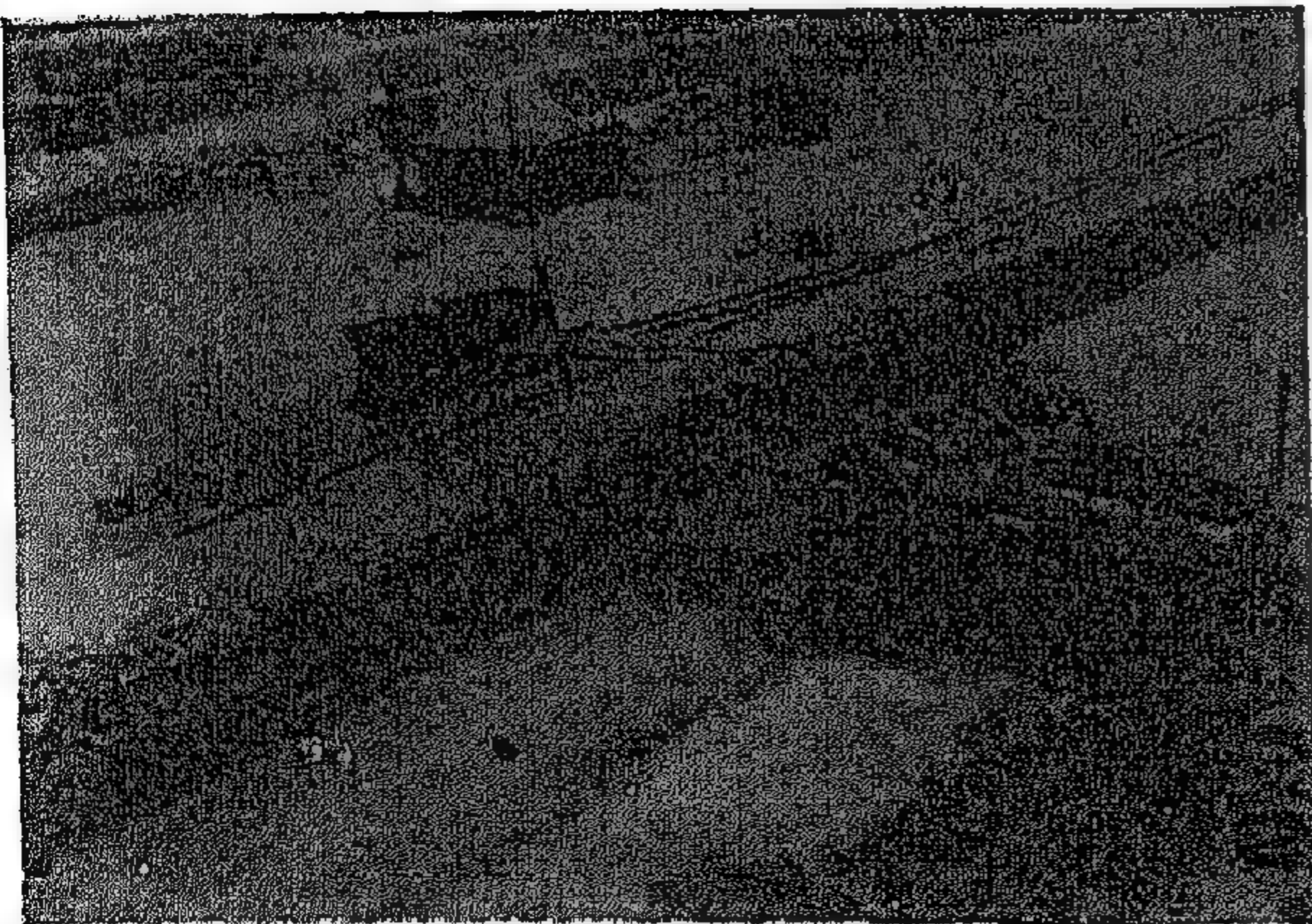
وقد وجدت بعض « علامات الحجر » مرسومة على جوانب هذه الكتل . وقد أجريت لهذه العلامات المعالجات الكيميائية اللازمة لحمايتها ، كما تم تسجيلها بدقة .



■ إحدى الحفرات المنحوتة على
شكل مركب في صخر الهضبة
على الجانب الشرقي للهرم
الأكبر.



■ الكتلة الحجرية النسي
كسرت فيها الفتحة.



■ جزء من السور الذي ظهر
بعد إزالة الرديم عن الساحة
الجنوبية للهرم.

وحتى يمكن الاحتفاظ بدرجة الرطوبة المناسبة بداخل الحفرة ، وحتى لا تتعرض محتويات الحفرة للتأثر بعوامل الجفاف ، رأى مدير العمل الكيميائي بمصلحة الآثار ، أن توضع عوارض وألواح خشبية لتحل محل الكتل الحجرية بعد رفعها ، وزيادة في الحيطه ، رؤى تغطية هذه العوارض الخشبية بنوع من القماش مقاوم لتسرب الماء ومقاوم أيضاً للحريق .

وفي جميع مراحل هذه العمليات ، تم تسجيل جميع الملاحظات المتعلقة بالجوانب الأثرية والهندسية والكيميائية ، كما تم تسجيل هذه المراحل بالصور الفوتوجرافية بالإضافة إلى ما يناسبها من رسوم توضيحية .

كذلك فقد تم انشاء معمل كيميائي لمعالجة مختلف أجزاء المركب معالجة كيميائية في نفس الموقع . كما أنشئت نقطة إطفاء لحماية الموقع من أى حريق محتمل .

وقد بدأت عملية رفع الكتل الحجرية في ٢٣ نوفمبر ١٩٥٤ ، وتم رفع آخر كتلة منها في ٢٨ يناير ١٩٥٥ .

وفي ٢٥ مارس ١٩٥٥ ، بدأت عملية المعالجة الكيميائية لبقايا الحصر والحبال وحواجز الاصطدام واستمرت هذه العمليات حتى نهاية يونيو ١٩٥٥ .

□ رفع الأجزاء الخشبية للمركب ووقايتها

في صيف ١٩٥٥ تم انشاء « ستديو للترميم » بجوار الحفرة ، وذلك لأجراء عمليات المعالجة الكيميائية وترميم الأجزاء الخشبية للمركب بعد إخراجها .

وفي ١٧ ديسمبر ١٩٥٥ ، بدأت عمليات رفع وإخراج الأجزاء الخشبية للمركب . وقد استمرت هذه العمليات خلال موسم ١٩٥٥/١٩٥٦ ، وموسم ١٩٥٦/١٩٥٧ .

وقد تولى السيد / حسن زكى — المصور بمصلحة الآثار المصرية — التقاط صورة كاملة شاملة لسطح كل طبقة من طبقات الأجزاء المرصوفة ، الأمر الذى سهل كثيراً عملية تسجيل هذه الرصات ومكوناتها .

وتولى السيد / أحمد يوسف — كبير المرممين بالمصلحة — الاشراف على عمليات رفع جميع الأجزاء الخشبية للمركب ونقلها إلى ستديو الترميم .

واشترك معى الدكتور زكى اسكندر — مدير العمل الكيميائي بالمصلحة — فى تسجيل ووصف جميع التفاصيل لكل قطعة من القطع الخشبية التى كان يجرى رفعها من داخل الحفرة . وقد تم هذا التسجيل باللغة العربية فى دفتر خاص . كما أعدت « كارتات » أو بطاقات باللغة الإنجليزية لأوصاف كل قطعة .

كذلك فقد تولى الدكتور زكى اسكندر معالجة الأجزاء الخشبية للمركب بالمحاليل البلاستيكية المناسبة لمنع تأكلها أو تلفها .

وكان عدد الأجزاء التى تم رفعها ٦٥١ جزءاً ، كانت مرصوفة فى ثلاث عشرة طبقة فوق بعضها . وعلى أرضية الحفرة عثر على كميات كبيرة من الحبال التى تحلل معظمها ، إلا أننا استطعنا الحصول على جزء كبير من هذه الحبال سليماً وأمكننا وقايتها والمحافظة عليه .

وفى موسم ١٩٥٧/١٩٥٨ بدأت عمليات إعادة تركيب أجزاء المركب لإعدادها للعرض المتحفى فى متحف محلى يقام فى الموقع .

ويجب الإشارة هنا إلى أن هذا التقرير لا يتعرض للحفرة الثانية [الغربية] ولا للكتل الحجرية التى تغطيتها . ومن المحتمل أن هذه الحفرة تحتوى على مركب آخر ، وذلك على أساس تماثل الخصائص الهندسية لشكل الحفرتين والكتل الحجرية التى تغطى كلاً منهما . وقد تم الاتفاق على تأجيل فتح الحفرة الثانية إلى ما بعد انتهاء دراسة المركب الذى عثر عليه بالحفرة الشرقية .

والآن ، أود أن أتناول باختصار الموضوعات التالية :

١ - تاريخ السور الجنوبي للهرم .

٢ - كتل الحجر الجيري .

٣ - الحفرة .

٤ - علامات الحجر .

٥ - وصف المركب .

١ - تاريخ السور الجنوبي للهرم

تدل المواد الفقيرة والطريقة البدائية التى استخدمت فى بناء السور الجنوبي للهرم ، إذا قورنت بطريقة البناء التى استخدمت فى عصر الأسرة الرابعة ، على أن من المحتمل أن يكون بناء هذا السور قد تم فى عصر لاحق . ومع ذلك فأنا أعتقد أن هذا السور قد تم بناؤه فى عهد الملك (چددف رع) ، أو على الأقل فى عهد أحد خلفائه من نفس الأسرة الرابعة .

وقد انتهيت إلى هذا الرأى بناء على ما يلى :

- ١ - كما سوف نشير فيما بعد ، هناك (١٨) خرطوشاً تحمل اسم الملك (چددف رع) وجدت منقوشة على بعض الكتل الحجرية التى تغطى الحفرة . وبما أن السور قد بنى فوق هذه الكتل وغطاها ، فلا بد من القول بأن السور قد بنى فى عهده على أقل تقدير .

٢ - كان هرم خفرع محاطاً بسور مازالت بقاياه موجودة حتى الآن في الجانب الشرقي لهذا الهرم . وتتصل أطراف هذا السور بالجانبين الشمالي والجنوبي لجدران المعبد الجنائزي لهذا الهرم .

وقد أقيم هذا السور الذي كان يحيط بهرم خفرع بنفس الطريقة التي استخدمت في بناء السور الجنوبي لهرم خوفو [أى باستخدام كسرات الأحجار وتكسيته بالملاط الطيني] .

ولكن هذا ليس يعنى أن السور الجنوبي لهرم خوفو قد بنى في عهد خفرع ، بقدر ما يعنى أن طريقة البناء هذه كانت شائعة في عصر الأسرة الرابعة .

٣ - لوحظ أن السطحين الشمالي والجنوبي للسور الجنوبي لهرم خوفو كانا مغطيين بطبقة من الملاط الطيني سمكها (٦) سنتيمترات . كما لوحظ أن تلك الطبقة من الملاط الطيني كانت تغطى أيضاً الأرضية الجنوبية للسور ، وتمتد إلى أسفل جدران الواجهة الشمالية للمصطبة رقم (٥) التي اكتشفها البرفيسور الدكتور هرمان يونكر . وهذا يعنى أن طبقة الملاط الطيني قد عملت في زمن سابق لوقت بناء هذه المصطبة .

٢ - كتل الحجر الجيري

كانت الكتل الحجرية الضخمة التي استخدمت كسقف لتغطية الحفرة ومحتوياتها ، مختلفة الأحجام . وكانت مرصوفة إلى جانب بعضها ، وتنتهى الرصة من الناحية الغربية بثلاث من الكتل الحجرية الأقل حجماً [المفاتيح] .

وفي البداية ظهرت الأسطح العلوية لتلك الكتل على مستويات مختلفة ، بمعنى أن الأطراف العلوية لبعض الكتل كانت أكثر ارتفاعاً من الأطراف العلوية لكتل أخرى .

وحتى تتم تسوية هذه الأسطح العلوية للكتل في مستوى أفقى واحد ، قام المصريون القدماء بملء جميع الفراغات الناجمة عن اختلاف الارتفاع بين كتلة وأخرى ، وتغطية الكتل جميعها بعد ذلك ، بطبقة مدكوكة يبلغ سمكها نحو (٤٠) سنتيمتراً .

وتشكون هذه الطبقة من مسحوق الحجر الجيري ممزوجاً بقطع صغيرة كالخصى من الحجر الجيري ، وقطع صغيرة من كسر الأخشاب ، وقطع صغيرة من الفحم النباتي . [وسيأتى شرح ذلك في التقرير العلمى الذى أعده الدكتور زكى اسكندر] . والجدير بالذكر أن هذه الطبقة كانت مدكوكة جيداً ومتماسكة تماماً ، وملتصقة بالكتل الحجرية بطريقة كان من الصعب فصلها عنها .

وأثناء رفع الكتل الحجرية ، لوحظ أن الفراغات القليلة التي كانت تفصل بين أطراف معظم هذه الكتل وكل من الجانبين الشمالي والجنوبي للحفرة ، كانت مملوءة بكسرات صغيرة من الحجر

الجيرى ، استخدمت كمصاريح للسد ، ولتدعيم وتقوية وضع كل كتلة في مكانها الصحيح على اقر يذى الحفرة اللذين كانت ترتكز عليها تلك الكتل .

كذلك لوحظ وجود ثقب مربع الشكل أو ثقبين مربعين ، على كل من الجانبين الشمالى والجنوبى لكل كتلة من الكتل الحجرية ، ووجود ثقبين أو أربعة ثقوب على الجانب الغربى لكل كتلة . وقد حفر المصريون القدماء هذه الثقوب لتسهيل تحريك الكتل الحجرية عندما كانوا يجرون عملية سد الحفرة باستخدام هذه الكتل كسقف لها .

وأغلب الظن أيضاً أن الثقب شبه الدائرى الذى حفر فى أرض الهضبة على مبعده ٧٥٥ متراً من الطرف الشمالى للحفرة ، وكذلك الثقوب الثلاثة التى حفرت على بعد ٣٧٠ متراً من نفس الطرف الشرقى للحفرة ، قد استخدمت هى أيضاً فى عمليات تحريك الكتل الحجرية من مكان إلى آخر .

وتجدر الإشارة هنا أيضاً إلى أن الثقب المستطيل الشكل الذى حفر على أرض الهضبة فى الجانب الغربى للحفرة الثانية [الغربية] قد حفر لتحقيق مثل هذا الغرض .

ويبدو أن قدماء المصريين كانوا حريصين على وقاية الحفرة ضد تسرب مياه الأمطار أو دخول الجشرات إليها ، لذلك فقد استخدموا ملاطاً ناعماً كان شديد السيولة لدرجة تمكنه من التخلل بين الكتل الحجرية لسد أية آثار أو فجوات تركتها الأزاميل حين قيامهم بتسوية جوانب تلك الكتل الحجرية . وذلك بالإضافة إلى أن هذا الملاط قد ساعد فى احكام لصق الكتل الحجرية بعضها ببعض .

وقد ساهمت هذه الاجراءات الوقائية التى اتخذها المصريون القدماء فى المحافظة على الأجزاء الخشبية للمركب التى ظلت فى حالة جيدة طوال آلاف السنين التى مرت على بقائها سليمة بداخل تلك الحفرة المحكمة الإغلاق والتى لا يتسرب منها أو إليها أى هواء .

٣- الحفرة

تم نحت الحفرة التى تحتوى على أجزاء المركب فى صخر الهضبة بالساحة الجنوبية للهرم الأكبر وعلى بعد نحو ١٧٨٥ متراً من حدود قاعدة ضلعه الجنوبى .

وقد نحتت هذه الحفرة على شكل مستطيل ، وهو شكل فريد فى حد ذاته ولا يماثل أشكال الحفرات الأخرى التى عثر عليها من قبل ، والتى نحتت على شكل مراكب .

ومن هذه الحفرات التى نحتت فى صخر الهضبة بهذا الأسلوب ، نشير إلى الحفرات الثلاث المنحوتة فى صخر الهضبة فى الجانب الشرقى للهرم الأكبر فى المنطقة التى تقع بين الهرم نفسه والأهرام الصغيرة الخاصة بزوجات خوفو . وكذلك نشير إلى الحفرات الخمس التى عثر عليها بجوار الهرم الثانى [هرم خفرع] . فقد نحتت هذه الحفرات كلها على شكل مراكب .

و يبلغ طول الطرف العلوى للحفرة — حيث رصت الكتل الحجرية — ٣٢ر٥ متراً و يبلغ عرضها — ره أمتار.

و وجد إفريزان منحوتان على جانبي طول الحفرة من الداخل ، على ارتفاع ٣٤ر٥ متراً من قاع الحفرة . و يبلغ عرض كل إفريز منها نحو متر واحد . وقد استخدم هذان الإفريزان لحمل الكتل الحجرية التى ارتكزت عليها . هذا و يبلغ عمق الحفرة من أسفلها إلى أعلاها ٣٥ر٥ متراً . وهناك ملاحظتان تجدر الإشارة إليهما :

١- على ارتفاع ٣٢ر٥ متراً من قاع الحفرة ، لوحظ وجود خط أحمر مستقيم مازال باقياً حتى الآن . و يحيط هذا الخط المستقيم بجوانب الحفرة الأربعة . ولا شك إطلاقاً فى أن هذا الخط قد استخدم لضبط عمليات الحفر والنحت فى قاع الحفرة وضبط مقاساتها . وهكذا تم نحت الحفرة بمقاسات دقيقة ، حيث وجدت جميع جوانب الحفرة متساوية الارتفاع تماماً ، و وجد قاع الحفرة مستوياً تماماً .

٢- لوحظ وجود ٤١ ثقباً مستديراً على السطح العلوى لكل إفريز . وقد حفرت هذه الثقوب على مسافات متساوية بحيث يتوازى كل ثقب منها مع الثقب المقابل له على الإفريز الآخر . و بحيث ترتكز فيها السنادتان البارزتان من طرفى كل كتلة من الكتل الحجرية التى استخدمت فى سد الحفرة . كذلك فقد لوحظ أن هذه الثقوب جميعها قد ملئت بالملاط الطينى .

هذا وقد وجدت علامات حمراء على الجدار الجنوبى للحفرة ، أغلب الظن أنها ترمز إلى مقاسات معينة مازالت موضع البحث حتى الآن .

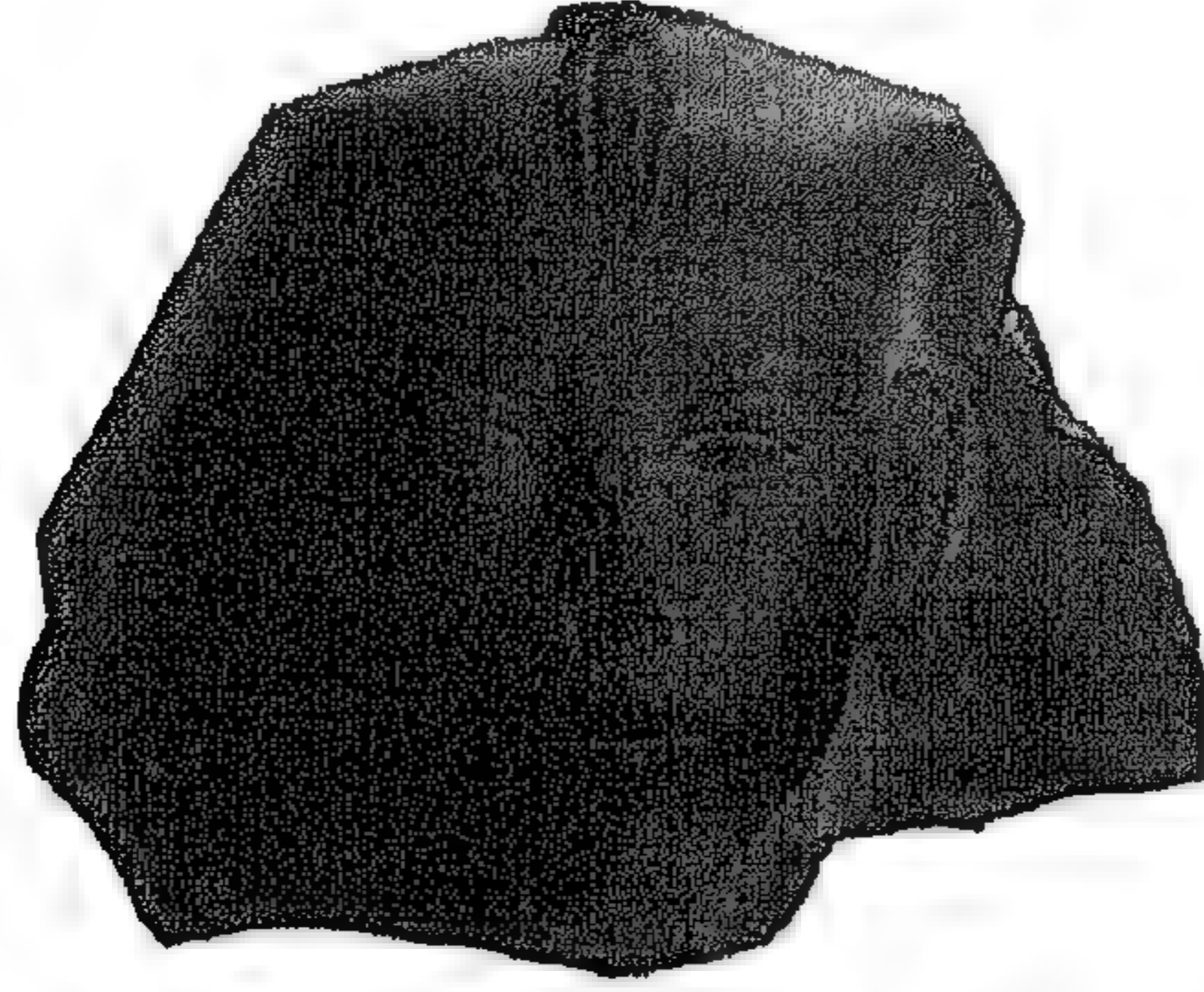
٤ — علامات الحجر

ولوحظ أيضاً وجود بعض علامات حمراء من علامات الحجر ، مكتوبة على أسطح الكتل الحجرية الضخمة بعد أن تمت إزالة طبقة الملاط المدكوكة التى أشرنا إليها مسبقاً . كذلك لوحظ وجود علامات أخرى حمراء وسوداء بالطرف الشمالى والطرف الجنوبى والطرف الأسفل فى معظم الكتل الحجرية .

ولوحظ أيضاً وجود (١٨) خرطوشا تحمل اسم الملك [جددف رع] ، صاحب الهرم الناقص بمنطقة « أبورقاش » . وقد وجدت هذه الخرطوش مكتوبة بين علامات الحجر ، على الأسطح العلوية للكتل الحجرية أرقام ١٥ ، ١٩ ، ٢٠ ، ٢٣ ، ٣٠ ، ٣٤ ، ٣٥ . وعلى الأسطح السفلية للكتل أرقام ٥ ، ٧ ، ٩ ، ٢٠ . وعلى السطح الشمالى للكتلتين ٣٤ ، ٣٨ . وعلى السطح الشرقى للكتلتين ٣٣ ، ٥ .

وهكذا تأكد أن الملك [چددف رع] قد خلف الملك خوفوفى حُكم مصر، على عكس الافتراض غير الصحيح الذى قال به بعض المؤرخين من أن فترة حكم هذا الملك كانت فى نهاية عصر الأسرة الرابعة .

وبالرغم من عدم إمكان القول بأن الملك [چددف رع] هو الذى قام ببناء هذا المركب الذى تم العثور عليه — من أجل أبيه ، فيمكن القول بأنه هو الذى أكمل بناء المركب وأكمل اجراءات دفنه بتلك الحفرة . والتاريخ يحفل بعديد من الأمثلة على مثل ذلك .



■ رأس تمثال بالحجم الطبيعى للملك « چددف رع » ابن الملك خوفوفى، وخليفته على العرش . وهو الذى قام بدفن المركبين فى موضعها بجنوب الهرم الأكبر



■ العلامات الحمراء على الجدار الجنوبى للحفرة .

وعلى الأنسطح السفلية للكتل الحجرية ارقام ٢، ٤، ٥، ٦، ٧، ٨، ٩، ١٠، ١١، ١٢، ١٣، ١٥، ١٦، ١٧، ٢٠، ٤٠ وجدت علامات لبعض المقاييس المتعلقة بأطوال الكتل وعروضها وارتفاعاتها . وذلك على أساس وحدة القياس التى استعملها قدماء المصريين ، وهى الذراع المصرى القديم الذى يبلغ طوله ٥٢٣ سنتيمتراً .

هذا وسوف يتم توضيح مدلول جميع هذه العلامات بعد دراستها بدقة لحل جميع شفراتها ومعرفة أسرارها ومغاليقها .

٥ - وصف المركب

بعد رفع الكتل الحجرية ، ظهر السطح العلوى لأجزاء المركب ، وكانت عليه بقايا من الحصى والحبال وحواجز الاصطدام ، وبعض قطع من الملاط التى تساقطت على السطح أثناء ملء الفراغات بين الكتل وبعضها .

وبالرغم من أن أجزاء المركب قد وجدت مفككة ، إلا أنها قد رصت ورتبت بطريقة تعطى فى النهاية الشكل العام المعتاد للمراكب .

وفى أقصى الطرف الغربى للحفرة ، وجد عمود خشبى رائع يمثل مقدمة المركب . وقد خرط هذا العمود على شكل اسطوانى يمثل حزمة من سيقان البردى ، وحفرت فى أعلاه خطوط دائرية تمثل حبالاً رمزية . وقد توج الطرف العلوى لهذا العمود بقطعة دائرية من الخشب تتكون من جزئين متساويين .

وكان الجزء السفلى من هذا العمود متصلاً بعارضتين طويلتين من الخشب كانتا تمتدان على أرضية الحفرة .

وفى نفس الجانب أيضاً ، وجدت مجموعة أخرى من الألواح والأعمدة الخشبية ، بعضها كان فى وضع رأسى ، وبعضها الآخر كان فى وضع مستعرض .

وفى منتصف المركب ، بعد تلك الألواح التى أشرنا إليها فيما سبق ، وجد لوح عريض من الخشب على شكل « شبه معين » وكان متكوناً من جزئين منفصلين مدهونين باللون الأبيض ، كما وجد عدد من الألواح الخشبية المُبرَّوزة ، وضع عليها المجذاف الذى كان يستخدم كدفعة لتوجيه المركب .

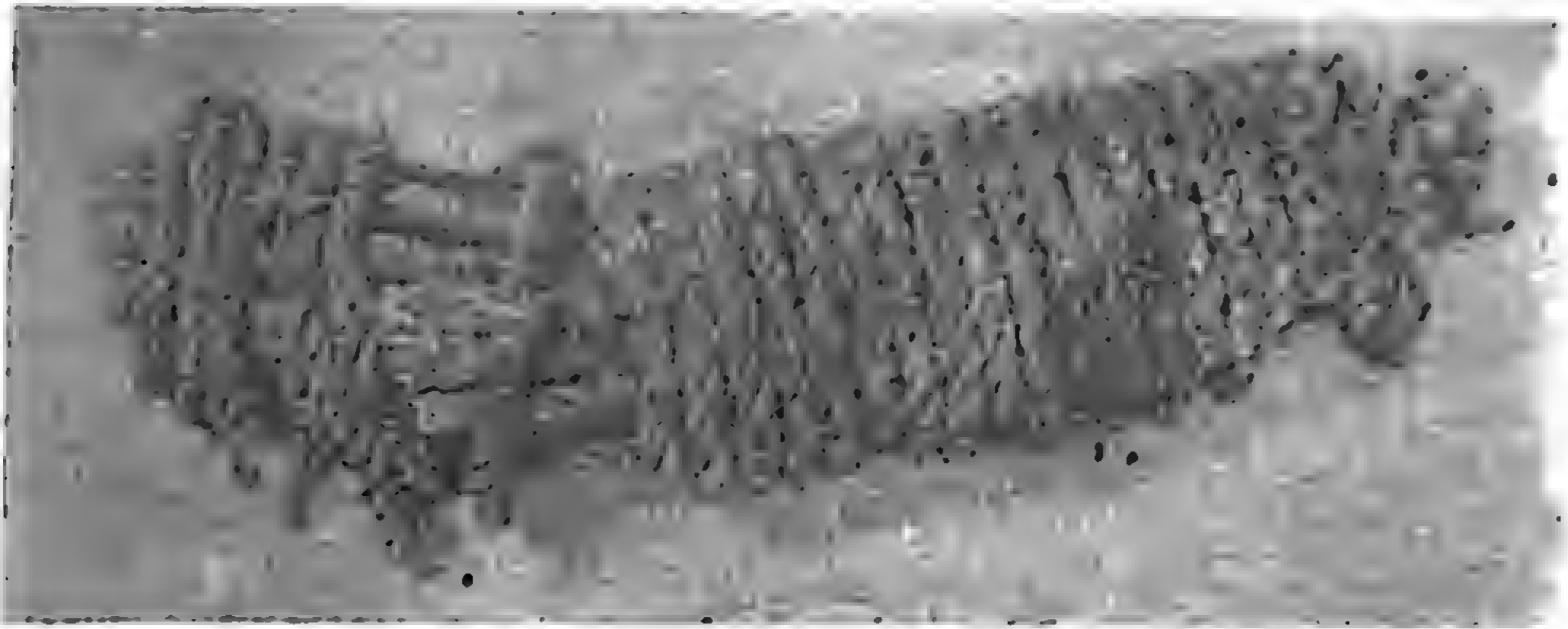
وفى أقصى الطرف الشرقى للحفرة ، وجد عمود اسطوانى آخر ، على شكل حزمة من سيقان البردى ، مماثل لشكل العمود الأول الذى يمثل مقدمة المركب . ولا شك فى أن هذا العمود الثانى يمثل طرف المؤخرة .

وكانت معظم الأجزاء الخشبية متصلة ببعضها إما بعوارض متقاطعة ، وإما بدُسُر أو أوتاد جانبية ، أو ببعض الكلابات أو الخواير الخشبية المُركَّبة داخل الشقوق والثقوب . وقد ثبتت هذه الأجزاء بروابطها باستعمال مادة لاصقة .

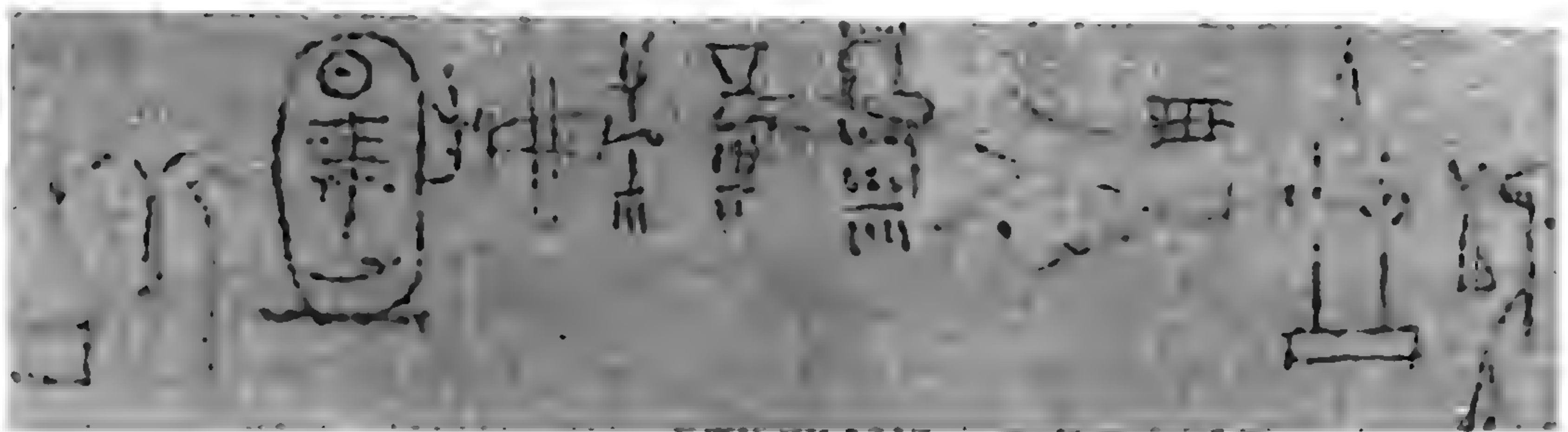
ولوحظ أن بعض العيوب التى كانت موجودة ببعض هذه الأجزاء الخشبية للمركب قد عولجت بإللاج قطع خشبية صغيرة تأخذ نفس الشكل المميز لكل قطعة ، وتثبت بواسطة الكلابات أو الخواير داخل كل قطعة معيبة ، باستخدام مادة لاصقة .



■ إحدى المجموعات العديدة لربطات الحبال التي عُثر عليها بين أجزاء المركب ،



وبعضها معثور.



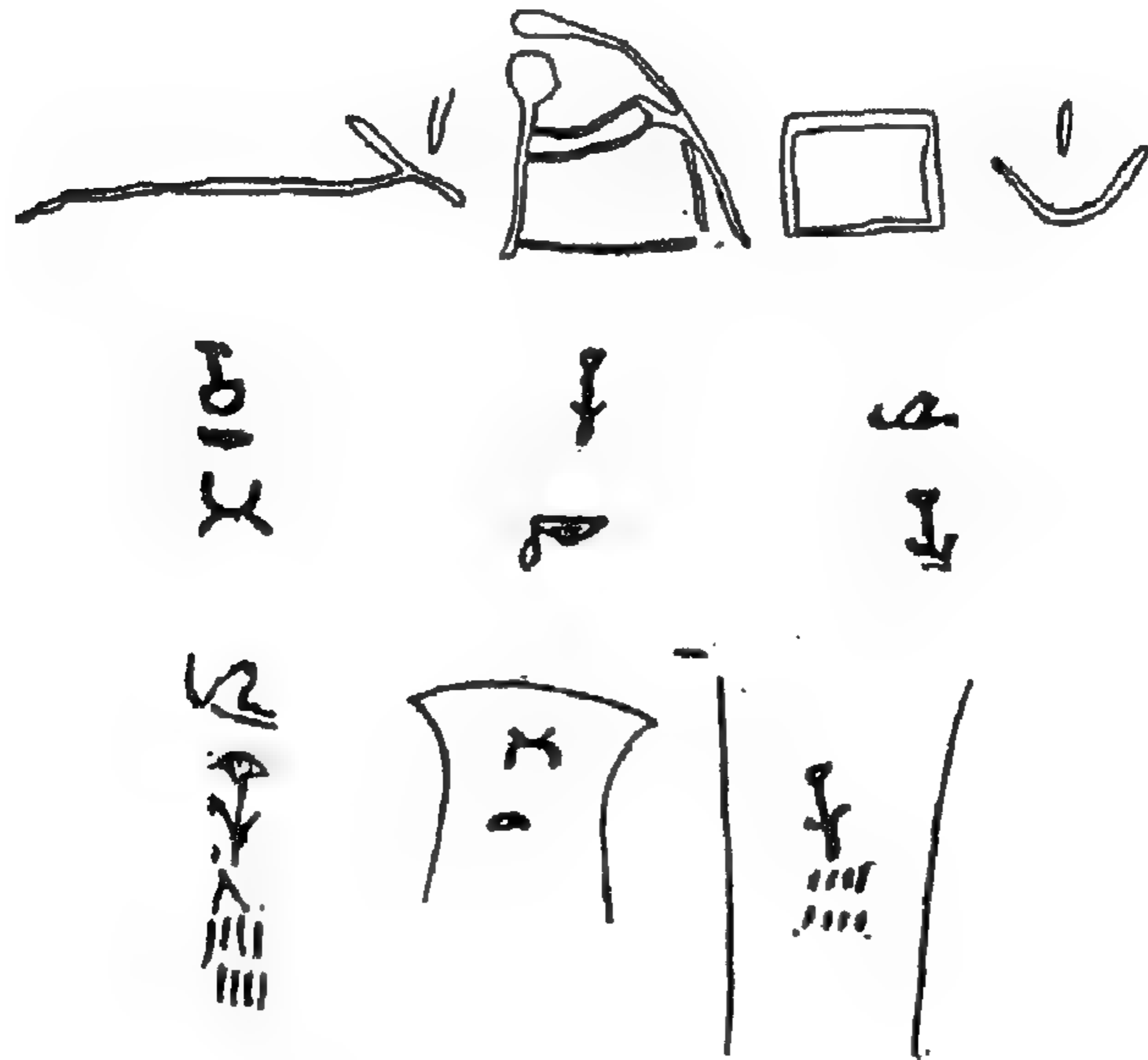
■ علامات الحجر المقوشة على السطح السفلي للكتلة الحجرية رقم ٢٠ .

كذلك فقد عثر في بعض الأجزاء الخشبية على رُزّات (٢) مصنوعة من النحاس ، كانت تستخدم كمسامير ذات عروات ، أو في تثبيت الحبال في عمرات معينة . وقد وجد الكثير من الحبال معقودة بعقد مختلفة الأشكال .

ولنلاحظ وجود بعض العلامات الحمراء والسوداء على بعض القطع الخشبية . وأغلب الظن أن هذه العلامات كانت عبارة عن رموز أو مصطلحات فنية قديمة ، استخدمت للدلالة على الأجزاء المختلفة من أجزاء المركب . ولا بد من إجراء دراسة علمية لمعرفة الدلالات الحقيقية لهذه العلامات .

ومما لا شك فيه أن هذا المركب يعتبر تحفة رائعة تدل على ما كانت عليه الصناعة المصرية من تقدم في ذلك العصر ، وتدل على مدى مهارة قدماء المصريين في صناعة بناء السفن وأعمال نجارة الأخشاب . فقد كانت معظم أسطح القطع والأجزاء الخشبية مستوية وناعمة . وكانت القطع والأجزاء المنحنية مصنوعة بدقة وبراعة . مع الأخذ في الاعتبار ضرورة التماثل التام بين القطع والأجزاء التي يتكون منها كل جانب من جوانب المركب .

ومن القطع والأجزاء الخشبية التي تجذب الانتباه وتجدر الإشارة إليها :



■ نماذج من العلامات التي وجدت على الأخشاب .

(٢) الرّزة : هي مسامير مزدوج السن على شكل حرف Y يفرز في جدار أو باب .

الاثنا عشر مجدافاً أرقام ٢، ٢١، ٢٢، ٣٩، ٤٠، ٤١، ٤٢، ٣٤٦ حتى ٣٥٠. فقد وجد أن أحد عشر مجدافاً منها كانت في حالة متوسطة. أما المجداف الثاني عشر [رقم ٣٥٠] فكان محطماً.

وكان كل مجداف من هذه المجاديف يتكون من عمود اسطوانى طويل، ينتهى بقطعة مسطحة ذات طرف مدبب، وهى القطعة التى كانت تستخدم في إزاحة الماء أثناء التجديف. وكان طرف كل عمود من أعمدة هذه المجاديف ممتداً داخل القطعة الخشبية المسطحة بنفس الشكل الذى يمتد به العرق الذى يتوسط ورقة الشجر. وينتهى طرف كل من المجدافين ٣٩، ٤١ بشكل رأس رمح محزوز على كل من واجهتى القطعة المسطحة.

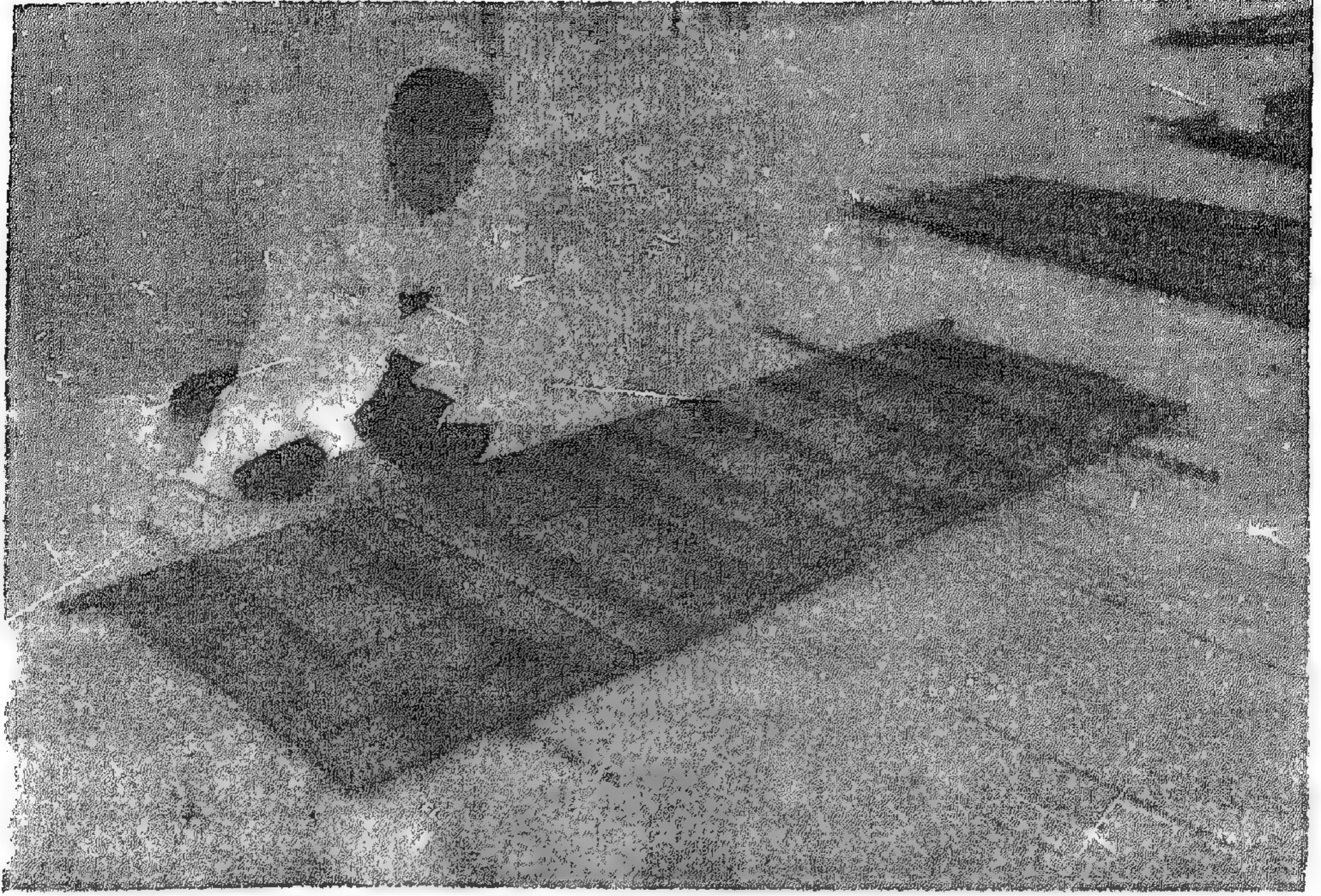
وهناك (٥٨) عموداً خشبياً هى أرقام ٣١، ٦٧، ٦٩، ٧٣، ٧٥، ٧٦، ٧٧، ٧٨، ٧٩، ١٠٨، ١٠٩، ١١١، ١١٢، ١١٣، ١١٤، ١١٥، ١١٦، ١١٧، ١٢٢، ١٢٣، ١٢٤، ١٢٥، ١٢٦، ١٢٧، ١٢٨، ١٢٩، ١٣٠ حتى ١٣٥، ١٤٨، ١٥٠، ١٥١، ١٥٢، ١٥٧، ١٥٨، ١٦١، ١٦٢، ١٦٤، ١٧٧، ١٨٢، ١٨٩. وجميع هذه الأعمدة الخشبية تتكون من قطع طويلة ذات شكل اسطوانى، وتنتهى من أعلى بتيجان مخروطية الشكل، يبرز منها نتوء خشبى. وهى تشبه إلى حد كبير شكل الأعمدة المستخدمة في رفع الخيام في وقتنا الحاضر.

وهناك أيضاً ثلاثة أعمدة خشبية اسطوانية الشكل وهى أرقام ٧١، ١٥٩، ١٦٠. لها تيجان على شكل ثمانية من سعف النخيل، حفر تحتها نقش يمثل حبلاً رمزية. وعلى احدى أوراق السعف ثبتت رُزّة مصنوعة من النحاس.

وقد وجدت خمسة أبواب. منها البابان رقم ٩ ورقم ٦١ يتكونان من ألواح طويلة من الخشب، مثبتة في بعضها بدُشرجانية، ولها مزاليج بارزة، ومثبتة على كل منها قطعة شبه مستديرة من النحاس على شكل مسمار ذى عروة. وعلى ألواح كل باب منها وجدت (٩) من مزاليج الربط، رصت سائبة وبطريقة متوازية، وتنتهى كل واحدة منها بطرف شبه اسطوانى مستدق الشكل، وعلى الظهر الخلفى لمزاليج الباب رقم ٩ وجدت علامات سوداء اللون تحدد موضع ومكان كل منها في الباب.

أما البابان رقم ٤٣، ورقم ٥٩ فهما متماثلان تماماً. ولكن بين مزاليج الربط الخاصة بكل باب منها، وجد ترباس على شكل العلامة الهيروجليفيه (—) ويتحرك لسان هذا الترباس داخل رزة مصنوعة من النحاس.

وعلى اللوح رقم ٦٠ وجدت قطعة مستطيلة من الخشب طولها ١١٥ سم وعرضها ٤٥ سم وسمكها ١٨ سم. وعليها أربعة كلابات من الخشب، واحد على كل طرف من أطرافها الأربعة. وفي منتصف هذه القطعة ثبت مسمار برشام من النحاس لتحريك مزلاج خشبى على شكل خنفساء طولها ١٤٥ سم.



■ أحد الأبواب الخشبية بمزاليجه .

وبالإضافة إلى جميع هذه الأجزاء الخشبية للمركب ، وكذا أجزاء الحصار والحبال ... إلخ ، وجدت على أرض الحفرة قطعة من الطران على شكل سكين . كما وجدت قطعة من الجرانيت ليس لها شكل معين .

ونظراً لوجود بقايا لون أبيض دهنت به بعض أجزاء المركب ، فمن المرجح أن هذا يدل على عدم استخدام هذا المركب في النيل من قبل (٣) .

وأخيراً نشير إلى أن الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر ، أستاذ الآثار بجامعة القاهرة ، قد ألقى محاضرة (٤) في الجمعية الجغرافية المصرية عنوانها : «مراكب الشمس» . وتتضمن هذه المحاضرة دراسة علمية مقارنة بين مراكب الشمس بمفهومها الحقيقي وذلك المركب الذى عثر عليها جنوب هرم خوفو . وقد ذكر الأستاذ الدكتور عبد المنعم أبوبكر أن «نموذج مراكب الشمس لم يتغير واستمر هو هو في الدولة القديمة والدولة الوسطى . وكانت مراكب الشمس هذه لها خصائص ومميزات أهمها :

أ - مقدمة مرتفعة تنتهى بمنصة عالية ، ومؤخرة مرتفعة منحنية قليلاً .

ب - في وسطها أعمدة وركائز توضع عليها رموز إلهية ورموز غامضة متعلقة بالعقيدة .

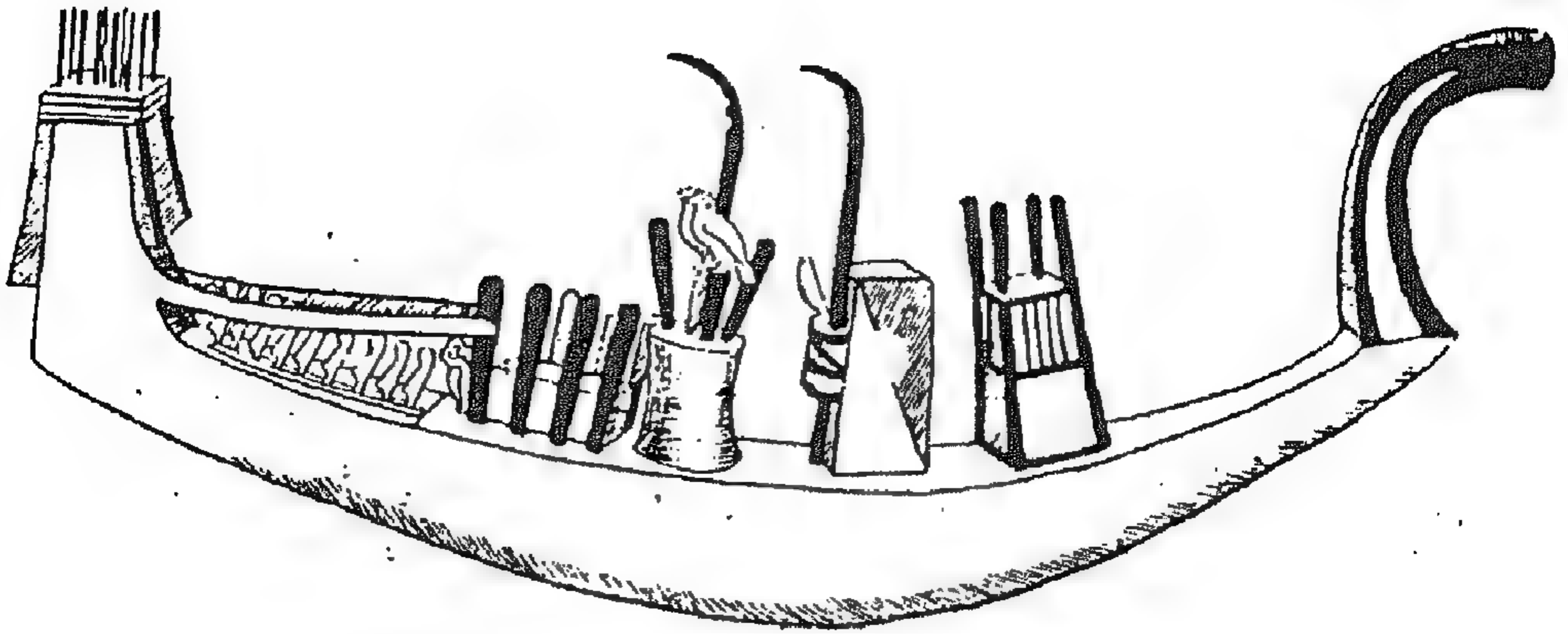
ولم يتم العثور على أى رمز من تلك الرموز بين أجزاء مركب خوفو .

وبعد أن قام السيد / أحمد يوسف بتركيب أجزاء المركب بصفة مبدئية ، تبين أن طول المركب ٤٣ر٤٠ متراً ، وعرضه ٥٣ر٥ متراً ، وارتفاعه نحو ٧٩٠ متراً . وواضح أن هذه الأبعاد والمقاييس أطول وأعرض وأعلى من أبعاد ومقاييس الحفرة .

وبعد أن يتم تركيب المركب بصفة نهائية ، وبعد أن يجرى رفع الكتل الحجرية التى تغطى الحفرة الثانية [الغربية] ، وبعد أن تتم دراسة علمية شاملة لجميع محتويات هاتين الحفرتين ، فسوف يكون من الممكن عندئذ أن نعرف المزيد عن الأغراض الحقيقية لمثل هذه المراكب . وهل هى مجرد مراكب جنازية استخدمت فى بعض الطقوس الخاصة بدفن الملك ، أم دفنت هكذا لكى يستعملها الملك المتوفى فى العالم الآخر فى الرحيل والحج إلى أماكن مقدسة معينة مثل مدينتى «بوطو» و«سايس» فى الدلتا . ونأمل الوصول إلى إجابة صحيحة لمثل هذه التساؤلات بعد انتهاء العمل .

(٣) لا نعتقد أن هذا التبرير يعتبر كافياً لاثبات أن هذا المركب لم يستخدم فى الماء من قبل . ومن المحتمل أن هذا الطلاء الأبيض قد استخدم بعد اخراج تلك الأجزاء المدهونة به من الماء أو عند تفكيك المركب قبل دفنه بالحفرة - (الترجم) .

(٤) أقيمت هذه المحاضرة فى الجمعية الجغرافية المصرية يوم الثلاثاء الموافق ١٣ مايو ١٩٥٨ ، وقد طبعت هذه المحاضرة فى مطبعة جامعة القاهرة وأصدرتها كلية الآداب فى نفس العام - (الترجم) .

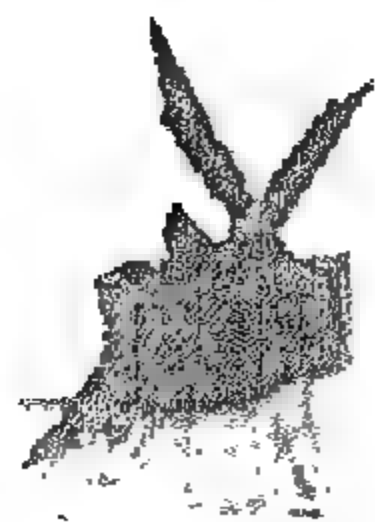


■ النموذج المعتاد لمراكب الشمس .

وإن كنا قد عثرنا على بعض المراكب عند كل من الهرم الأول والهرم الثاني ، فلم يتم العثور حتى الآن على أية مراكب خاصة بالهرم الثالث [هرم منكا وري] . ومن المحتمل بعد إجراء مسح عام والتنقيب حول جميع الساحات المحيطة بهذه الأهرام الثلاثة أن نعثّر على المزيد من هذه المراكب لتي ستوفر لنا دراستها معرفة المزيد عن أسرار تلك المراكب وأغراضها .

ومع ذلك فمن الواضح أن العثور على مركب يمثل هذا الحجم الضخم ، يرجع تاريخه إلى ذلك الزمن البعيد ، وفي مثل هذه الحالة من الحفظ الجيد ، يعتبر نموذجاً فريداً في نوعه ، وليس له مثيل في لاكتشافات الأثرية الكبرى .

محمد زكى نور



الفصل الثاني

تقرير عن الأعمال الهندسية الخاصة بالمركب

REPORT ON THE ENGINEERING WORKS
IN THE NEWLY DISCOVERED BOAT
BY: M. SALAH OSMAN

إعداد المهندس : محمد صلاح عثمان
ترجمه عن الإنجليزية : مختار السويفى

● مقدمة

- ☐ عمليات إنشاء المبنى (المأوى) الخشبي
- ☐ كتل الحجر الجيري تحت السور
- ☐ رفع الكتل الحجرية
- ☐ ملاحظات اضافية عن الكتل الحجرية وعن الحفرة

● مقدمة

خلال عام ١٩٥٣ ، كانت خطة الأعمال الهندسية التي تجرى في منطقة الجانب الجنوبي لهرم خوفو، تتضمن إزالة الأكوام الكبيرة من الأنقاض التي كانت متراكمة في المسافة ما بين الضلع الجنوبي للهرم ومجموعة المصاطب الواقعة جنوبى هذا الضلع والتي كانت مغطاة بركام هذه الأنقاض .

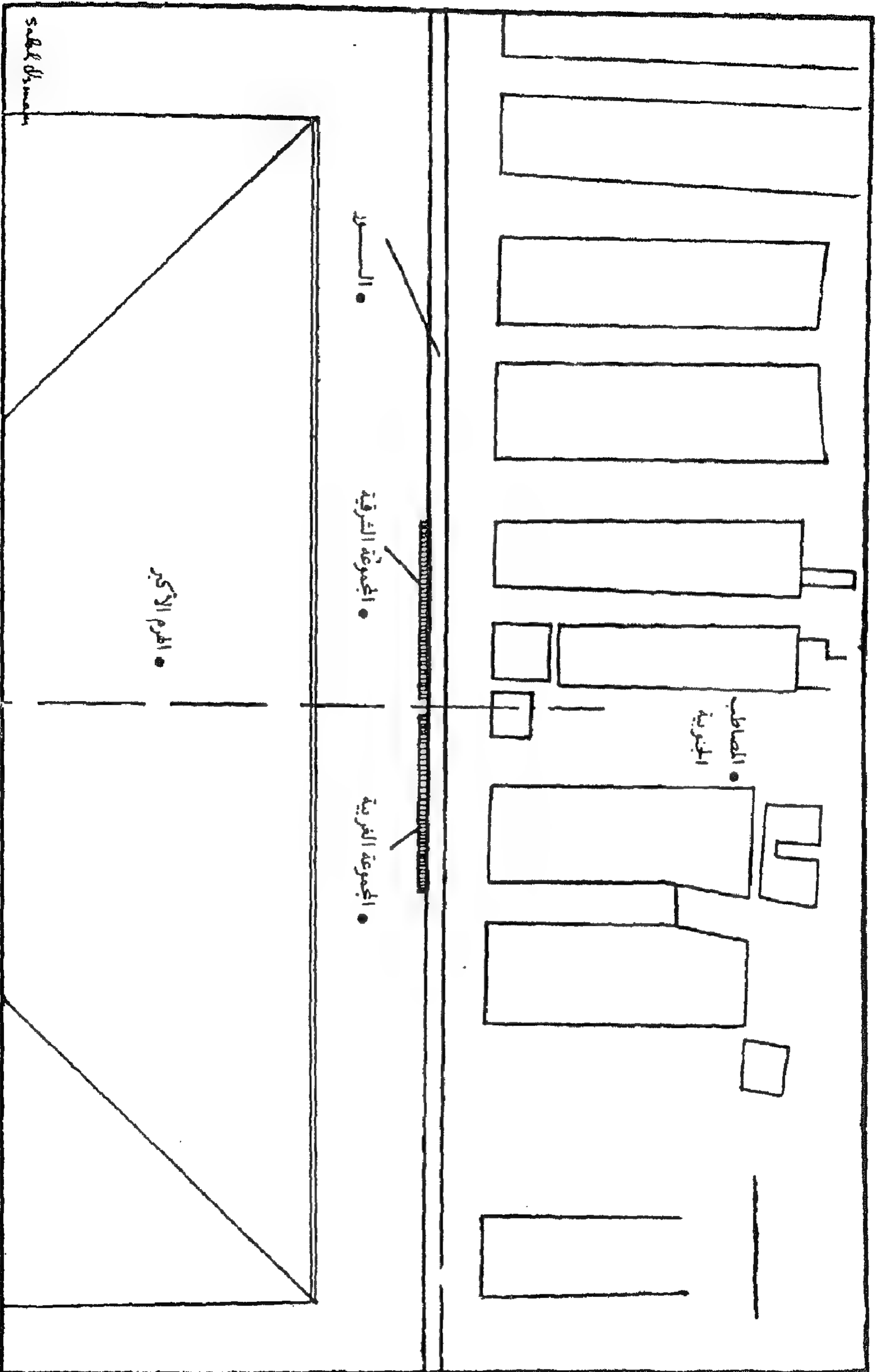
وقد أسفرت عملية إزالة هذه الأنقاض عن العثور على جزء من السور الجنوبي للهرم والذي كان يمتد موازياً لضلعه الجنوبي على مسافة تبلغ نحو ١٨٥ متراً . وكان عرض هذا السور نحو ٢٥ متراً ولكن ارتفاعه لم يكن متساوياً .

وبتنظيف هذا السور، ظهرت تحته دلائل وجود مجموعتين من كتل الحجر الجيري ، تقع إحداهما في الناحية الشرقية ، وتتكون من ٤١ كتلة تمتد بطول قدره ٣٢٥ متراً . وتقع المجموعة الثانية غرب المجموعة الأولى وكانت تتكون من ٤٠ كتلة تمتد بطول قدره ٣٢٧٠ متراً .

وكانت تفصل بين هاتين المجموعتين من الكتل الحجرية مسافة من صخر الهضبة طولها ٣٣٥ متراً . يتقابل مركزها متعامداً تماماً على مركز الهرم . ونرى في الصورة بعضاً من هذه الكتل الحجرية كما كانت في موضعها تحت السور . وفي [الرسم التوضيحي] نرى العلاقة الهندسية بين هاتين المجموعتين وعمود الهرم الأكبر .

وبعد عمل فتحة في إحدى الكتل الحجرية من المجموعة الشرقية ، تبين أن هذه الكتل تغطي حفرة مستطيلة الشكل ، تحتوي على أجزاء مفككة لمركب خشبي ضخم . لذلك فقد تقرر انشاء مبنى خشبي لحماية هذه الحفرة الشرقية وما تحتويه . ورؤى أن يكون هذا المبنى الخشبي قوياً بحيث يتحمل عمليات رفع ونقل الكتل الحجرية الضخمة بعد أن تقرر رفعها من فوق الحفرة .

وقد أزيل الجزء من السور الذي كان يغطي الكتل الحجرية ، وذلك بعد تسجيل هذا الجزء بالصور الفوتوجرافية والرسوم الهندسية . وبدأت بعد ذلك عمليات رفع الكتل الحجرية .



■ موقع السور وجموعتي الكل الحجرية بالنسبة للمهرم .

■ عمليات إنشاء المبنى [المأوى] الخشبي .

عند إنشاء هذا المبنى ، وضع في الاعتبار منذ البداية ، تثبيت قضبان قوية في أعلاه ، لتحرك عليها الروافع المستخدمة في رفع الكتل الحجرية من مكانها فوق الحفرة .

وقد أجريت الحسابات الهندسية على أساس وزن أكبر كتلة حجرية من هذه الكتل . وعلى هذا تم تحديد أكبر هذه الكتل وأضخمها ، وكانت مقاساتها على النحو التالي :

٤٨٠ م طولاً × ١٦٠ م عرضاً × ٨٥ سم سمكاً = ٦٥٢٨ م^٣ حجماً .

وبعد تحليل عينة من الحجر الجيري الذي تتكون منه هذه الكتلة ، في المعمل الكيميائي الخاص بمصلحة الآثار المصرية ، وجد أن كثافة هذا الحجر هي على وجه التحديد (٢٤٥) .

وعلى هذا فقد تم تحديد وزن أكبر كتلة حجرية على النحو التالي :

$$\frac{٦٥٢٨ \times ٢٤٥}{١٠٠٠} = ١٥٩٩ \text{ طناً .}$$

وإذا أضفنا إلى هذا الوزن ٥٠ % كمعامل أمان وسلامة ، فإن « الحمل » الذي يجرى تصميم القضبان والروافع على أساسه يجب أن يكون في حدود ٢٤ طناً .

وبتطبيق المعادلة المعروفة : $P=3.12D^2+0.27$ [وذلك على أساس أن (P) ترمز إلى الحمل مقدراً بالطن ، وأن (D) ترمز إلى مقاسات الحبل مقدرة بالبوصة وذلك على أساس أن الحبل مصنوع من « قنب مانيل » بسمك أو ثخانة قدرها ١٥ بوصة] وجدنا أن اللفة الواحدة من مثل هذا الحبل تتحمل رفع وزن قدره ٧٣ طناً .

وعلى هذا فإذا تم استخدام رافعتين ، كل منهما مزودة بحبال من هذا النوع تكفى لعمل لفتين حول الكتلة الحجرية ، فإن هذه الطريقة تضمن رفع وزن قدره ٣٠ طناً ، وهو وزن يتجاوز وزن أضخم الكتل الحجرية المطلوب رفعها .

وعلى هذا أيضاً تم تجهيز القضبان بأعلى المبنى برافعتين تداران يدوياً قوة كل منها ٢٠ طناً ، ومجهزتين بوسائل التحرك على القضبان العلوية .

وقد استخدمت في إقامة هيكل هذا المأوى الخشبي ، عروق خشبية ضخمة « براطيم » مقطعتها العرضي : [٣٠ × ٣٠ سم ، و ٣٠ × ٢٠ سم ، و ١٢ × ١٠ سم] . وأقيم السقف الخشبي للمأوى

وغطى بالقماش المقطرن . وغطيت جميع جوانب المأوى بالواح من الخشب ، فيما عدا الجانب الشمالي المواجه للهرم ، فقد كان يتكون من فتحات متساوية ، كل منها عبارة عن إطار متحرك غير مثبت من الخشب .

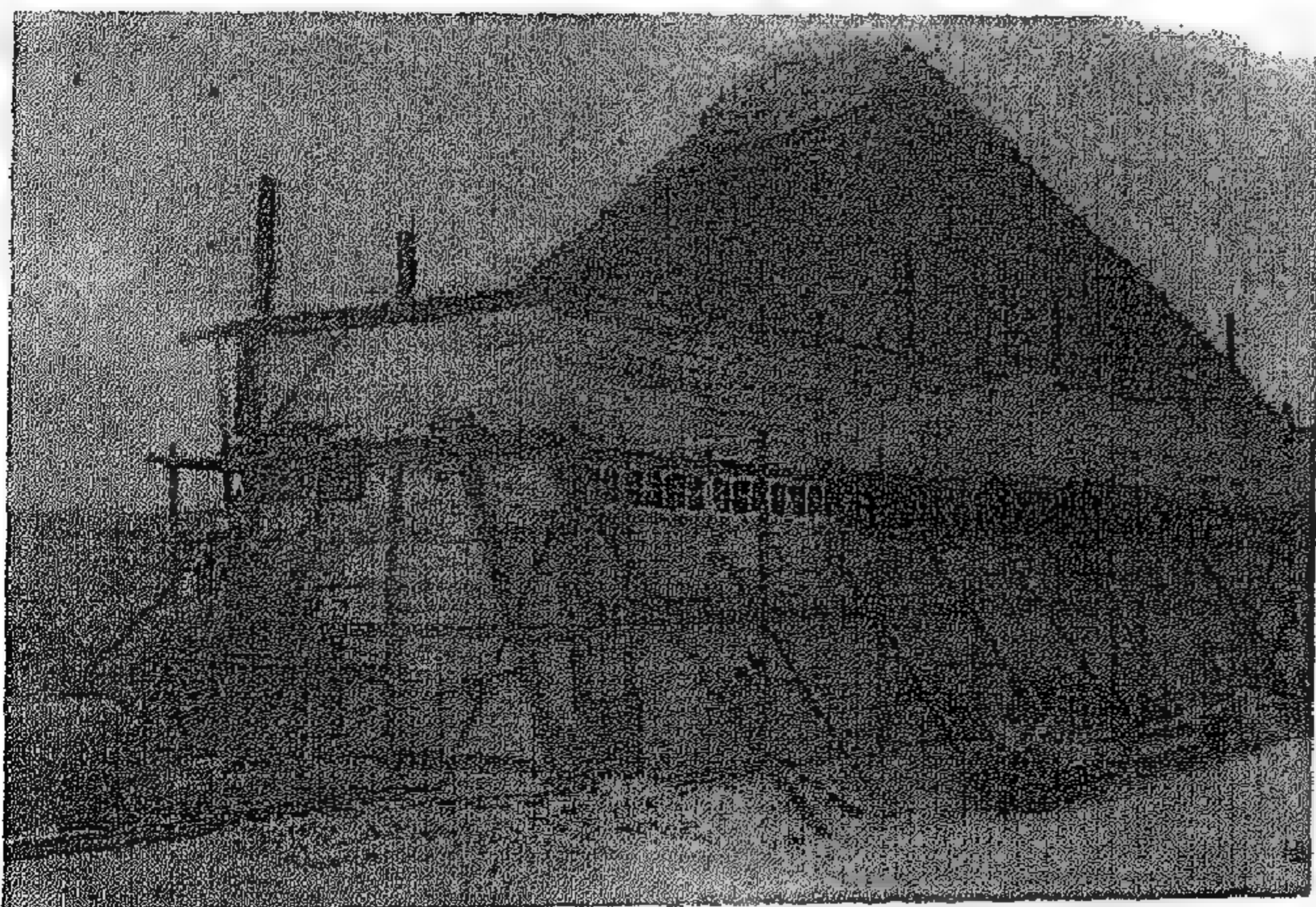
وفي داخل المأوى ، وعلى كل جانب من أعلى ، ثبتت رافدة من الخشب ذات قطاع 30×30 سم ، وبطول المأوى . كما ثبت على السطح العلوي من كل رافدين قضيب « ديكوفيل » . وكذلك فقد ثبتت العربات المتحركة على هذين القضيبين فوق « أكسات » تدور داخل « رولمان بلى » .

و يتكون مسطح هيكل العربات المتحركة من كتلتين رئيسيتين ذات مقطع 30×30 سم ومثبتتين عمودياً بواسطة مسمار قلاووظ بصامولة ، إلى كتلتين أخريين بنفس المقاسات وبالتعامد ، وهما بدورهما مثبتتان إلى محاور الأكسات ، وموازيان لهما . وهذه الطريقة تقلل جهد الثقل لأسفل إلى أدنى حد ، وبالإضافة إلى ذلك ، فإنها تعطى معامل أمان أكثر عند التحميل .

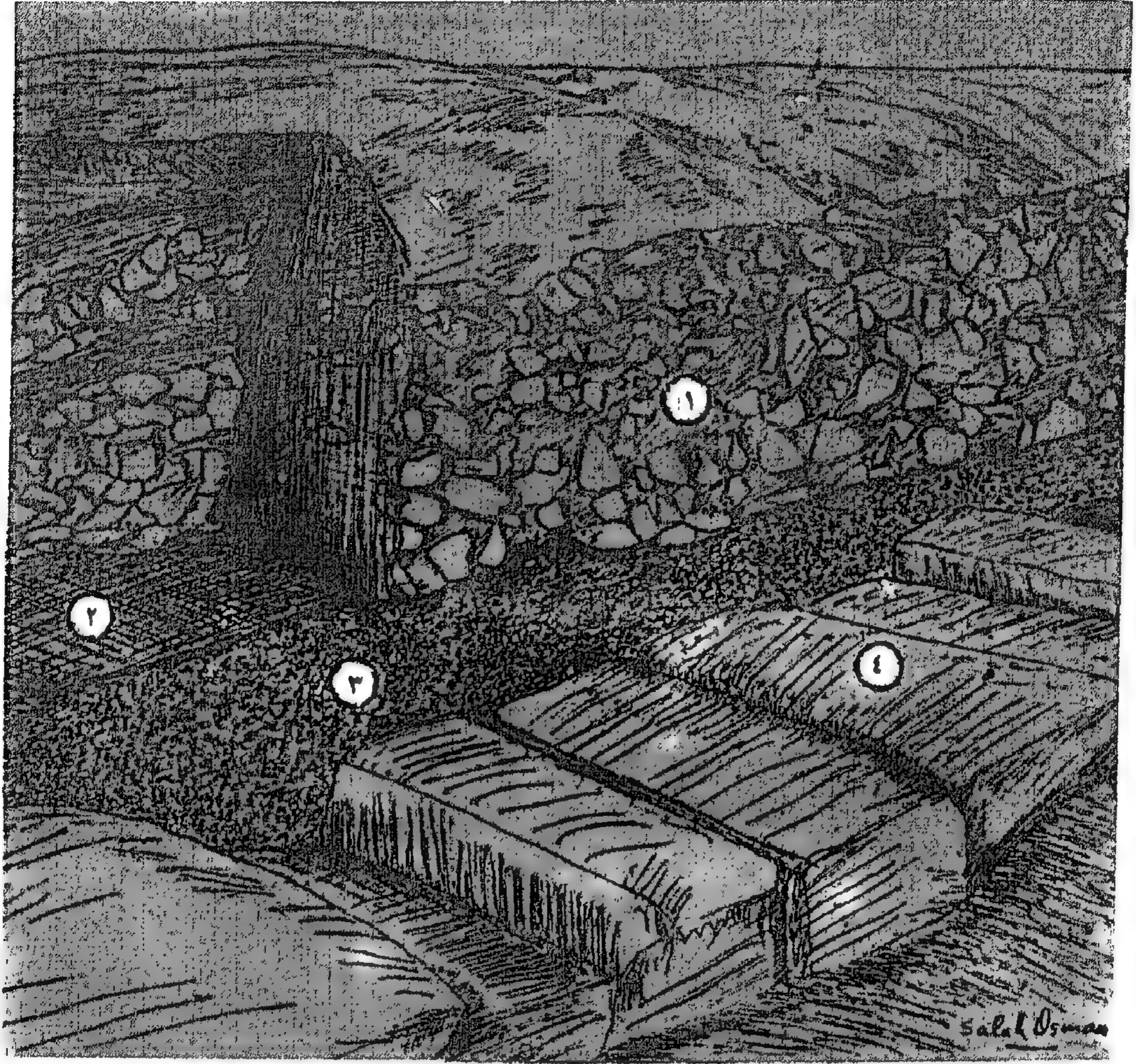
وكانت نقطة الكسر الخطرة للأكس $\frac{3}{8}$ بوصة تبعد كثيراً عن جهود التحميل التي كنت أتوقعها .

وعلقت على الكتلتين العلويتين رافعتان « جن » [بكرة وجنزير] حمولة كل منها ٢٠ طناً ، بواسطة لفات من حبل مانيل قطر $1\frac{1}{4}$ بوصة . ثم صنع فئكان من القضبان الصلب مقطع 7×7 سم وكل زوج من هذين الفكين ثبت في الخطاف الأسفل لكل رافعة « جن » . وبذلك كانت العربات المتحركة تتحرك بسهولة في المسافة بين الكتلة الحجرية الأولى والكتلة الأخيرة .

وفي الصورة نرى منظراً عاماً للمأوى من الخارج بعد الانتهاء من إقامته .



■ منظر خارجي للمأوى الخشبي .



- ١- السور
- ٢- طبقة من الطين
- ٣- طبقة من الملاط الصلب
- ٤- الكتل الحجرية

■ جزء من السور مع جزء من الدكة وبعض الكتل الحجرية .

■ كتل الحجر الجيري تحت السور

وبعد إزالة جزء السور الذي كان يغطي الكتل الحجرية ، ظهرت الكتل بشكلها الحقيقي ، وكانت مغطاة بدكّة صلبة يبلغ سمكها ٤٠ سنتيمتراً . وبعد رفع وإزالة هذه الطبقة ، ظهرت بوضوح تام معالم الكتل الحجرية الإحدى وأربعين التي كانت تغطي الحفرة الشرقية .

وبعد دراسة موضع ومكان هذه المجموعة من الكتل الحجرية ، تبينت الملاحظات التالية :

أ - كانت الكتلة مرصوفة بجوار بعضها دون أى فراغ بين أى كتلة والكتلة الأخرى المجاورة لها . كما كان الفراغ بين أقصى طرف كل كتلة والجدار الرأسى للحفرة مملوءاً بقطع صغيرة من فتات الحجر [مصاريح أو سدادات] .

ب - كانت الأطراف العليا للكتل غير متساوية الارتفاع . فقد كانت بعض الكتل أكثر ارتفاعاً من الكتل الأخرى . وكانت هذه الفروق فى الارتفاع تتراوح ما بين ٢ سم و ١٠ سم .

ج - وجدت بعض الكلمات والعلامات الهيروغليفية مكتوبة باللون الأحمر على الأسطح العلوية لبعض الكتل . وقد تم تسجيل هذه الكتابات كلها .

د - لوحظ أن آخر كتلة حجرية من ناحية الغرب لا تسد نهاية الحفرة تماماً . وقد تم سد وإغلاق الحفرة باستخدام خمس كتل صغيرة من الحجر مختلفة الأحجام ، وقد تم رصها وترتيبها بطريقة خاصة لتعمل كمفاتيح حجرية . ويفهم من ذلك أن قدماء المصريين قد بدأوا إغلاق الحفرة من ناحية الشرق ومنتهين عند الناحية الغربية للحفرة ، حيث وضعت آخر كتلة حجرية ووضعت بعدها المفاتيح الحجرية .

رفع الكتلة الحجرية

فى ٢٣ نوفمبر ١٩٥٤ بدأ العمل فى رفع المفاتيح الحجرية الخمس حتى يمكن تجهيز مكان كاف للمساعدة فى فصل الكتلة رقم (١) من الكتلة رقم (٢) المجاورة لها .

وأزيلت بعد ذلك السدادات المكونة من القطع الحجرية الصغيرة والتي تسد الفراغ بين أقصى طرفى الكتلة الحجرية والجدارين الرأسين للحفرة نفسها .

ثم وضعت أسافين أو أوتاد خشبية بين الطرفين العلويين للكتلة رقم (١) ، والكتلة رقم (٢) . وبدفع هذه الأسافين والضغط عليها بطريقة هيئنة محسوبة ، انفصلت الكتلتان عن بعضها .

وبعد ذلك استخدمت عتلات من الصلب لتحريك الكتلة رقم (١) فى اتجاه الغرب لمسافة تكفى لنقلها بالحبال . وقد تم وضع قطع سميكة من اللباد بين الكتلة الحجرية والعتلات التى استخدمت فى تحريكها أثناء القيام بتلك العملية .

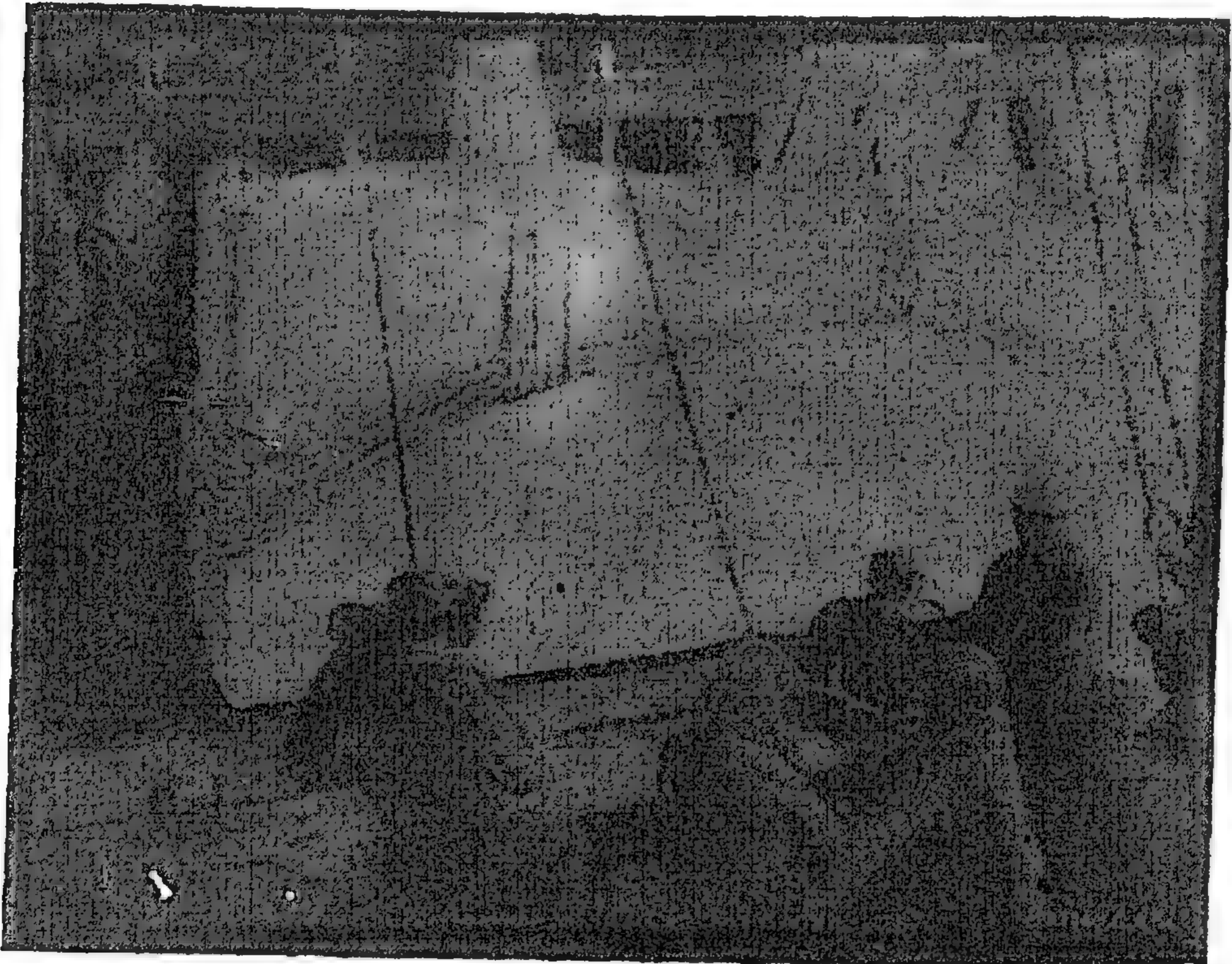
ونظراً لعدم وجود الفراغ الكافى لادخال اللواظ الحديدية بين الكتلة والجدار بطرف الحفرة ، فقد تم ادخال حبال سمكها ١٥ بوصة لربط الكتلة توطئة لرفعها . كما تم استخدام الرافعتين المتحركتين معاً لتحقيق توازن الكتلة أثناء رفعها .

واستمرت عملية رفع الكتلة حتى وصل سطحها السفلى إلى مستوى الأسطح العلوية للكتل الأخرى ، الذى وضعت فوقه قوائم طويلة من الخشب سمكها ٢٠×٢٠ سم تتحرك عليها درافيل خشبية قطرها ١٢ سم . وباستخدام هذه الدرافيل تم إخراج الكتلة إلى خارج المأوى . وقد تم وضع طبقات سميكة من اللباد بين الكتلة والدرافيل الخشبية أثناء سحبها إلى الخارج .

وتبين الصورة الكتلة أثناء سحبها إلى خارج المأوى .

وبناء على توصية مدير العمل الكيميائي بأن يظل المناخ الداخلى للحفرة مستقراً بقدر الإمكان ، حتى لا تتعرض محتويات الحفرة للضرر بعد أن ظلت معزولة فى مناخ مختلف عن المناخ الخارجى لفترة تقرب من ٤٧٠٠ سنة ، وضعت ألواح خشبية سميكة بنفس مقاسات الأسطح السفلية للكتل الحجرية التى يتم رفعها أولاً بأول ، وبحيث يكون فى الامكان رفع هذه الألواح الخشبية كلما احتاج الأمر . والرسم التوضيحى يبين الغرض من استعمال هذه الألواح .

ونتيجة لرفع الكتلة الحجرية رقم (١) ، أصبح هناك فراغ مناسب لإمكانية استخدام اللاقطات الحديدية فى عملية رفع الكتلة رقم (٢) . وقد أجريت تلك العملية باتباع الخطوات التالية :



■ الكتلة الحجرية رقم (١) أثناء رفعها .

١ - أزيلت القطع الحجرية الصغيرة [السدادات] التي كانت تملأ الفراغ بين أقصى طرفي الكتلة والجدار الرأسي للحفرة .

٢ - تم تثبيت الفك الأول للاقطة تحت الكتلة من الناحية الغربية . وباستخدام الرافعتين المتحركتين معاً بالإضافة إلى استخدام العتلات الحديدية بين الكتلة رقم (٢) والكتلة رقم (٣) التي تليها ، رفعت الكتلة قليلاً وأمكن تحريكها ناحية الغرب لافساح مكان . يكفي لادخال الفك الثاني للاقطة .

٣ - تم تحريك عربة الرافعات المتحركة حتى أصبحت فوق الكتلة الحجرية تماماً . وتم تثبيت اللاقطتين على جانبي الكتلة . وبتشغيل الرافعتين معاً تم رفع الكتلة . ويبين لنا الرسم التوضيحي كيفية فصل الكتلة عن الكتلة التي تليها باستخدام اللاقطات والعتلات . كما يبين لنا الرسم التوضيحي نفس الكتلة بعد تحريكها وتثبيت اللاقطات عليها .

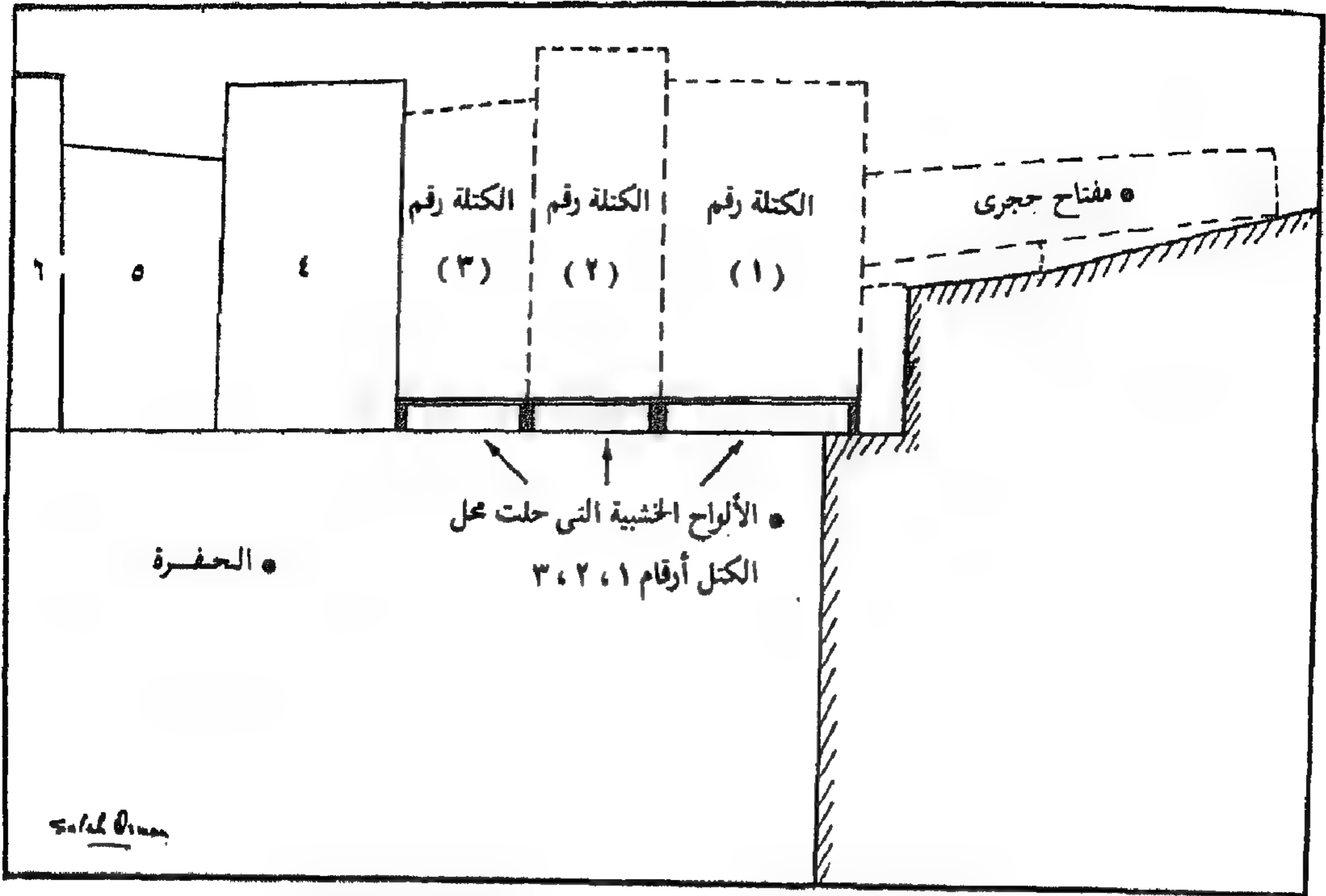
وقد لوحظ أن معدل رفع الكتلة الحجرية التي تزن نحو ١٦ طناً هو ٦ سنتيمترات في الدقيقة الواحدة .

وقد اتبعت نفس الخطوات التي اتخذت لرفع الكتلة رقم (٢) في عمليات رفع الكتل الأخرى التالية لها حتى الكتلة رقم (١٧) . ذلك لأن الكتلة رقم (١٨) كانت ذات مقاس مختلف ، فقد كان سمكها لا يزيد على ٤٧ سنتيمتراً . وبالتالي فلا يمكن استخدام اللاقطات في رفعها ضمناً لسلامتها ، كما كان من الصعب تحريكها بالوضع الرأسي فوق الدرافيل بعد أن يتم رفعها .

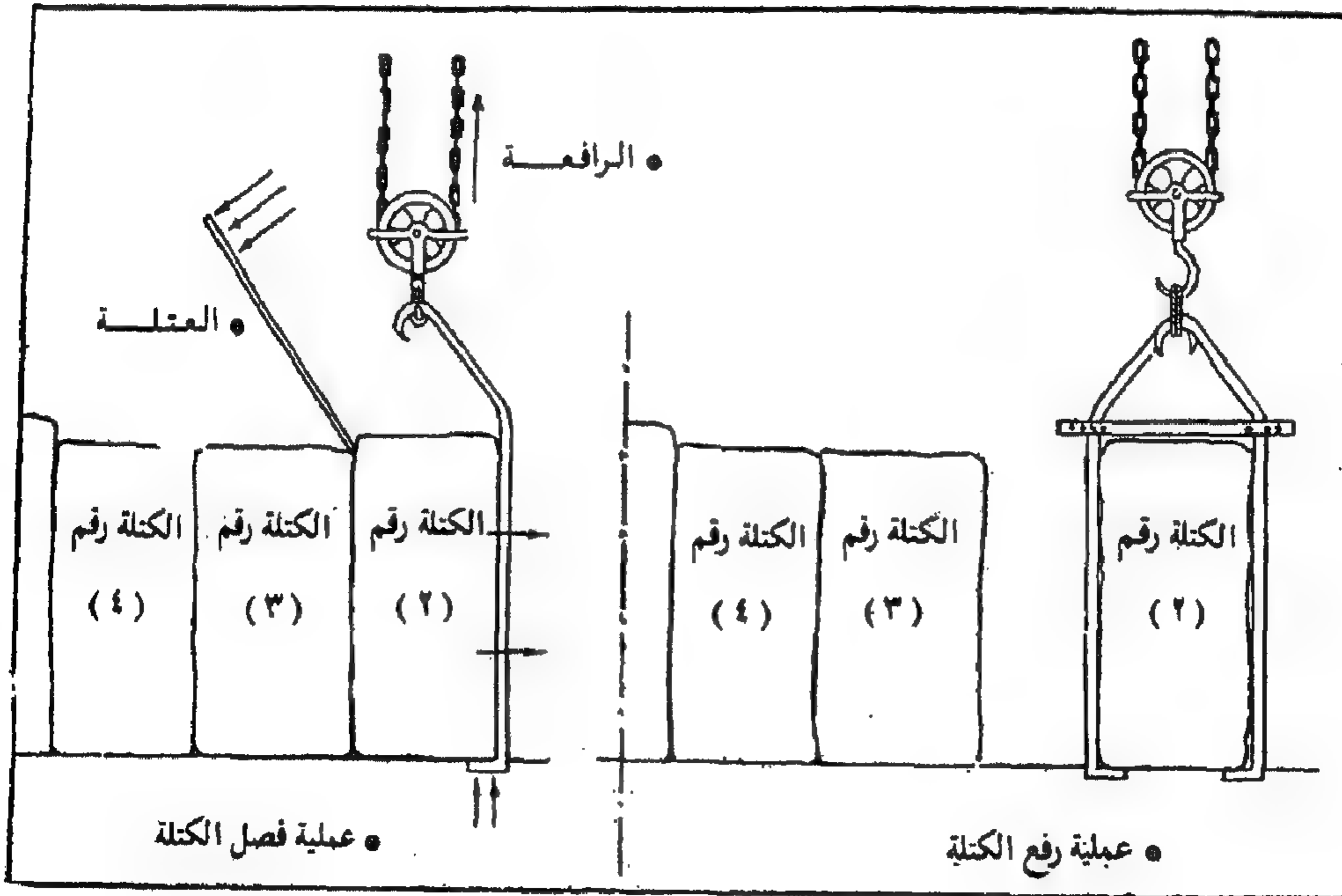
ولذلك ، فبعد أن تم فصل هذه الكتلة عن الكتلة (١٩) التي تليها ، وبعد أن تم تحريكها قليلاً في اتجاه الغرب ، اتبعت طريقة أخرى لرفعها . فقد تمت إمالتها وارقادها على سطحها الغربي ، ثم ربطت بالحبال من طرفيها ، وتم رفعها باستخدام الرافعتين فقط دون استخدام اللاقطات الحديدية . ووضعت بعد ذلك على الدرافيل إلى أن تم اخراجها خارج المأوى .

وهكذا تم رفع جميع الكتل الحجرية التي كانت تسد الحفرة ، من الكتلة رقم (١) حتى الكتلة رقم (٤١) . دون حدوث أية عقبات أو مشاكل غير طبيعية . وذلك فيما عدا الملاحظات التالية :

١ - لوحظ أن السدادات التي كانت تملأ الفراغ بين الطرف الجنوبي للكتلة رقم (٨) والجدار الرأسي الجنوبي للحفرة كانت ترتفع حتى الحافة العلوية للكتلة ، الأمر الذي لم يكن مماثلاً في بقية الكتل الحجرية الأخرى . وكانت هناك صعوبة شديدة في إزالة هذه السدادات ، بل واضطررنا إلى ترك بعض هذه السدادات حتى تم فصل هذه الكتلة عن



■ الألواح الخشبية التي حلت محل الكتل الحجرية في تغطية الحفرة



أ •

ب •

■ أ : عملية فصل الكتلة عن الكتلة التالية لها .

■ ب : استخدام اللاقطات لرفع الكتلة .

الكتلة رقم (٩) التى تليها وبعد أن تم رفعها . ووجدنا أيضاً فجوة مستديرة قطرها ١٦ سم وعمقها ١٨ سم فى منتصف السطح العلوى لهذه الكتلة .

٢ - عند القيام برفع الكتلة الحجرية رقم (٣٩) ، لوحظ وجود شق طولى بالقرب من منتصف عرضها . ونظراً لخطورة هذا الشق ، فقد اتخذت بعض الاجراءات لحماية الكتلة نفسها وحماية العمال الذين يقومون برفعها وجرها إلى خارج المأوى . ومن هذه الاجراءات إعداد سنادات طولية مزدوجة مثبتة بلوحين من الخشب ٥ × ٤ بوصة بواسطة المسامير اللولبية [القلاووظ] الطويلة وصواميل التثبيت .

■ ملاحظات إضافية عن الكتل الحجرية وعن الحفرة

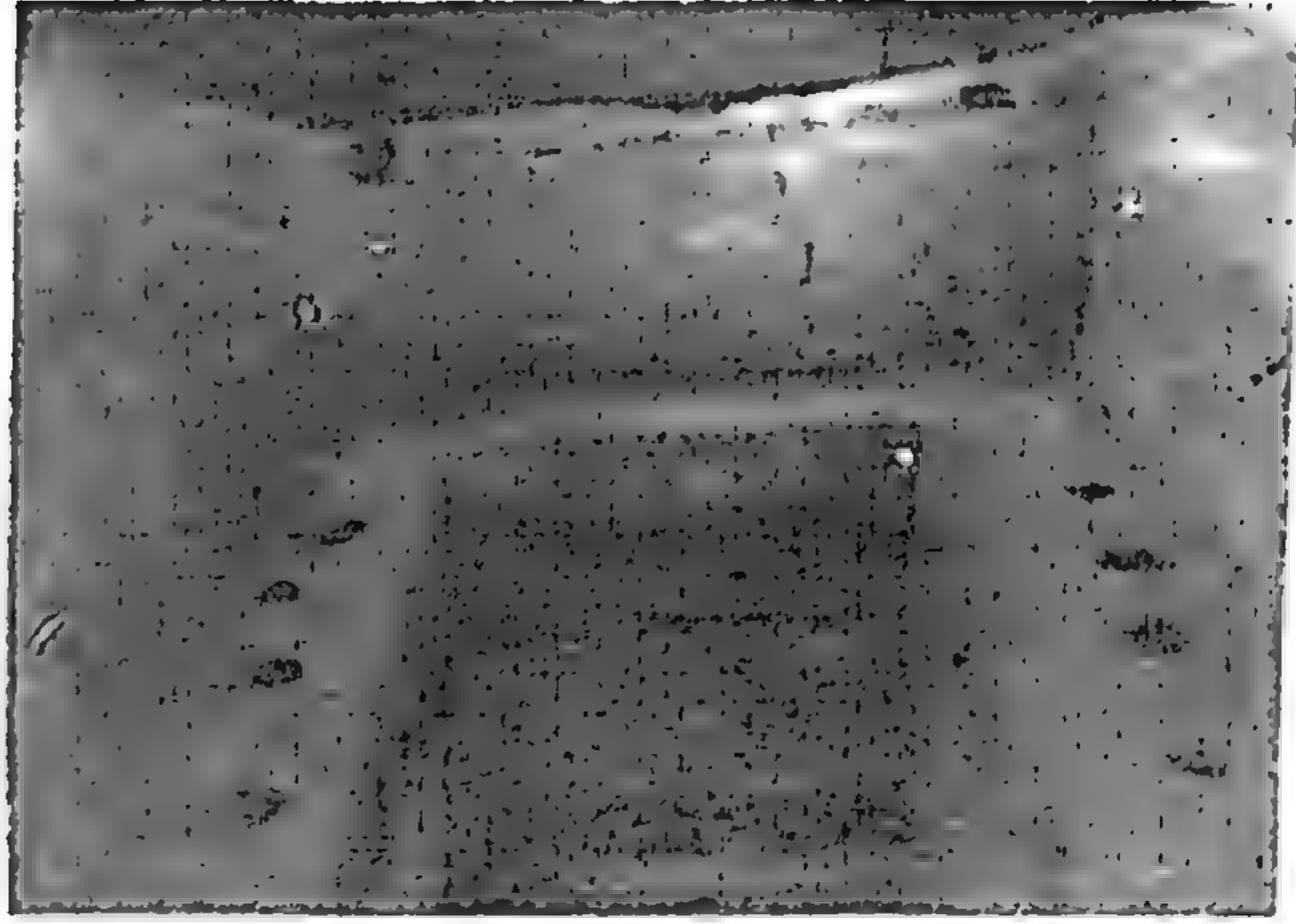
أثناء القيام بعمليات رفع الكتل الحجرية وتحريكها إلى خارج المأوى ، تم تسجيل الملاحظات التالية :

١ - لوحظ وجود طبقة من الرمال الناعمة ، مخلوطة فى بعض الأحيان ببعض الطفل أو الصلصال ، وذلك فوق حافتى الإفريزين اللذين تركز عليهما الكتل الحجرية ، وأغلب الظن أن هذه الرمال قد وضعت فى هذا المكان لتسهيل انزلاق وتحريك الكتل الحجرية حتى تأخذ وضعها الصحيح فوق الإفريزين .

٢ - لوحظ وجود بعض العيوب الطبيعية فى بعض الكتل ، مثل الكتلتين رقم (٧) ورقم (٨) اللتين كانتا معيبتين بسبب وجود بعض المساحات المنخفضة التى تأخذ شكل ثقب كبيرة واسعة على أسطحهما . وقد ملأ المصريون القدماء هذه الثقوب والمساحات المنخفضة بنوع من الملاط استخدم فيه الجبس الأحمر . كذلك فقد لوحظ أن الطرف الغربى العلوى للكتلة رقم (٢٤) كان مكسوراً ، وقام المصريون القدماء بترميمه بنفس الملاط حتى تأخذ الكتلة شكلها الأسمى .

٣ - تميزت الكتلة رقم (١٣) بوجود جزء بارز من الناحية الجنوبية لسطحها العلوى .

٤ . لوحظ وجود بعض الثقوب والفتحات مكررة بطريقة خاصة وفى أماكن معينة من كل كتلة . وأمثلة ذلك ما وجد فى الكتلة رقم (٥) ، فعلى حافة السطح السفلى من الناحية الغربية للكتلة وجدت فتحتان شبه مستديرتين . ووجدت فتحتان أخريان على حافتى السطح السفلى لتلك الكتلة تأخذان شكل « القطع الناقص » . وعلى كل من السطحين الشمالى والجنوبى لتلك الكتلة وجد ثقب مربع الشكل يتراوح عمقه ما بين ٣ - ٦ سم .



■ الشقوب والفتحات التي وجدت على السطح الأفقى لكل من افرىزى الحفرة. وكذا على أعلى الجدار الرأسى للحفرة من الناحية الشرقية.



■ تحريك الكتلة رقم (١) إلى خارج المأوى.

وقد وجدت مثل هذه الفتحات والثقوب بنفس الطريقة المكررة ، على أسطح جميع الكتل الحجرية الأخرى ، وإن اختلف نظامها في بعض الكتل ، مثل الكتلتين رقم (٣٢) ورقم (٣٦) حيث وجدت فتحتان شبه مستديرتين على طرف السطح العلوى للكتلة من الناحية الغربية .

أما الكتلة رقم (٣٥) فقد وجدت فيها فتحة واحدة على الطرف العلوى لسطحها الغربى من الناحية الشمالية . بالإضافة إلى وجود فتحتين أخريين بالطرف السفلى لنفس الجانب .

وفى كل من الكتلتين رقم (١) ورقم (٢٧) وجد ثقبان مربعان أحدهما بجانب الآخر ، وذلك بدلاً من ثقب واحد . وقد حفر هذان الثقبان على السطح الجنوبى لكل كتلة منها .

وقد وجد مثل هذين الثقبين المربعين فى الكتلة رقم (٢) ولكن أحدهما كان فوق الآخر .

وفى الكتلة رقم (٣١) وجد هذان الثقبان أحدهما بجوار الآخر على كل من الجانب الجنوبى والجانب الشمالى لتلك الكتلة .

وأغلب الظن أن جميع هذه الثقوب والفتحات قد حفرها المصريون القدماء بقصد تسهيل عمليات رفع ونقل هذه الكتل الحجرية الضخمة ووضعها مضبوطة تماماً فى مكانها الصحيح .

٥- كانت كل كتلة ملتصقة بالكتلة التى تجاورها باستخدام نوع من الملاط المصنوع من الجبس الشديد النقاء . وقد وجدت طبقات رقيقة جداً من هذا الملاط استخدمت فى إحكام لصق كل كتلة بالكتلة المجاورة لها . وقد تم فحص ميكروسكوبى لمخلفات وآثار عملية التحجير وتسوية أسطح الكتل ، حيث تبين وجود ذرات دقيقة من النحاس ، الأمر الذى يستدل منه على أن بعض الأدوات النحاسية قد استخدمت فى هذه العمليات . [انظر التقرير العلمى الذى أعده الدكتور زكى اسكندر] .

٦- لوحظ وجود العديد من الكتابات والعلامات باللونين الأسود والأحمر على الأسطح السفلية والأسطح الجانبية لعديد من الكتل الحجرية .

٧- على السطحين الأفقيين للإفريزين الشمالى والجنوبى بداخل الحفرة وجدت ثقوب مستديرة قليلة العمق تمثل نقاط الارتكاز لكل كتلة من الكتل الحجرية .

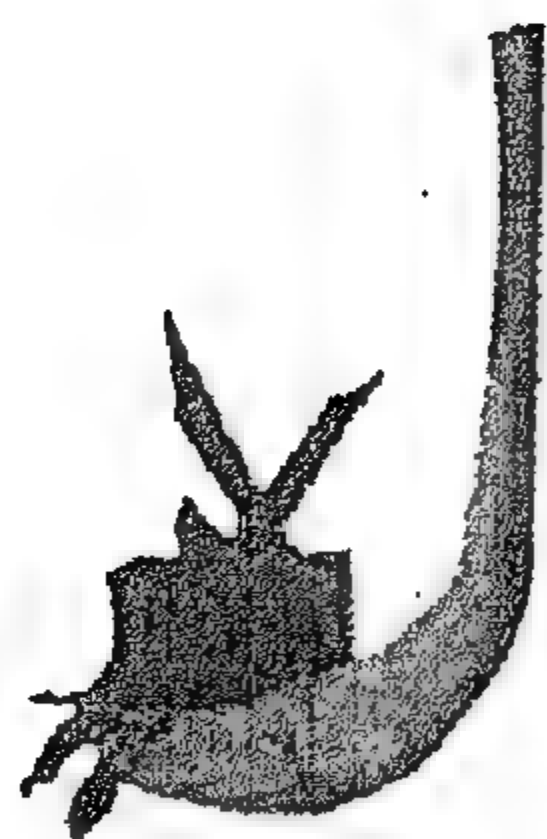
وفى أعلى الجدار الشرقى للحفرة حيث كانت الكتلة رقم (٤١) مثبتة فيه ، وجدت فتحتان مقاس كل منها ١٥ سم طولاً × ١٠ سم عرضاً × ١٠ سم عمقاً .

وفى خارج مساحة الحفرة من الناحية الشرقية وجدت عدة ثقوب مربعة وشبه مستديرة وذات أعماق مختلفة .

ومن المحتمل أن هذه الثقوب خارج الحفرة ، وكذا الثقوب التى بداخلها قد حفرت خصيصاً لتسهيل رفع وتحريك كل كتلة من الكتل الحجرية حتى تستقر تماماً فى المكان المخصص لها . وفى الصورة تظهر الفتحات والثقوب التى وجدت بداخل الحفرة .

وفى ٢٨ يناير ١٩٥٥ انتهت تماماً عمليات إخراج جميع الكتل الحجرية خارج المأوى . وهذا أصبحت الأجزاء الخشبية والمحتويات الأثرية الأخرى الموجودة بداخل الحفرة ، جاهزة تماماً لرفعها ومعالجتها وإعادة تركيبها على شكلها الأصلى .

المهندس محمد صلاح عثمان



الفصل الثالث

دراسة علمية عن طرق صيانة الأشياء والمواد التي عثر عليها بحفرة المركب

THE SCIENTIFIC STUDY AND CONSERVATION
OF THE OBJECTS AND MATERIALS FOUND
IN THE DISCOVERY OF THE WOODEN BOAT AT GIZA
BY: Dr, ZAKY ISKANDER

إعداد : الدكتور زكى أسكندر

ترجمه عن الإنجليزية : مختار السويفى

● مقدمة

■ أولا : الدكة

■ ثانيا : الكتل الحجرية

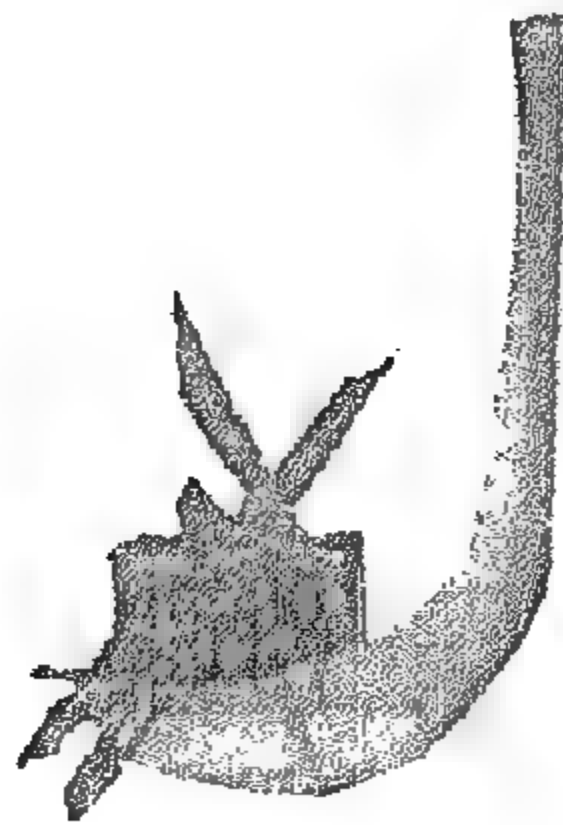
■ ثالثا : المركب

● ثانياً : الكتل الحجرية

- المونة المستخدمة في وصل تلك الكتل .
- الأدوات التي استخدمت في تهذيب وتسوية أسطح الكتل الحجرية وجدران الحفرة .
- الأصباغ الحمراء .
- علامات الحجر .

● ثالثاً : المركب

- ١ — الرطوبة النسبية بداخل الحفرة وعلاقتها بحالة الأجزاء الخشبية للمركب .
- ٢ — المواد النباتية التي استخدمت في صنع الحصير والحبال والسلاسل والأقشة التي عثر عليها على سطح أجزاء المركب .
- ٣ — تقسيم سطح أجزاء المركب إلى مناطق وكيفية توزيع الأشياء في كل منطقة .
- ٤ — أنواع الأخشاب التي صنع منها المركب .
- ٥ — الأصباغ التي استخدمت في دهانات الأخشاب .
- ٦ — الوصلات .
- ٧ — كيفية صيانة المواد والأشياء التي وجدت على سطح المركب .
- ٨ — كيفية صيانة الأجزاء الخشبية للمركب .



تعتبر الدراسات العلمية التى تجرى على الأشياء التى يتم العثور عليها فى أى كشف من الكشوف الأثرية على درجة كبيرة من الأهمية . ولا يخفى أن هذه الدراسات تعطينا فهماً كاملاً لطبيعة المواد التى صنعت منها هذه الأشياء ، وللطرق الصناعية التى اتبعت فى صنع هذه الأشياء خلال التاريخ الذى ترجع إليه .

وبالإضافة إلى ذلك فإن دراسة نتائج التحليلات التى يتم الحصول عليها تحل ، أو تساعد فى حل ، العديد من المشكلات الأثرية ، كما ترشدنا إلى الطرق والجراءات الصحيحة لحفظ وصيانة الأشياء التى يتم العثور عليها .

ولهذا السبب أمر الأستاذ مصطفى عامر ، مدير مصلحة الآثار المصرية فى فترة العثور على المركب بجنوب الهرم الأكبر ، بألا يتم تحريك أو نقل أى جزء من أجزاء المركب إلا بعد فحصه فحصاً علمياً وخطاره بالنتائج .

وقد عثر على حائط السور الجنوبي للهرم الأكبر بعد إزالة أكوام الرمال والأنقاض التى كانت متراكمة على الرصيف الجنوبي للهرم . وتحت هذا الحائط وجدت مساحتان من الأرض المدكوكة [وهى ما سوف نطلق عليها مصطلح الدكة] .

وكانت هذه الدكة تغطى مجموعتين من كتل الحجر الجيري الضخمة . وكانت هاتان المجموعتان تغطيان بدورهما حفرتين نحتتا فى بطن الحجر الجيري الذى تتكون منه هضبة الجيزة .

وعندما رفعت الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة الشرقية من هاتين الحفرتين ، وجدت أجزاء مفككة لمركب خشبى تكاد تملأ الحفرة بكاملها .

وسوف نقدم فيما يلى دراسة علمية مستقلة ، لكل من « الدكة » و « الكتل الحجرية » و « المركب ومكوناته » .

* أولاً : الدكّة

أشرنا إلى أن هذه الدكّة كانت تغطى كتل الحجر الجيري . وكانت ذات سمك غير متساو ، ويتكون تركيبها من مواد غير متجانسة ، معظمها من مسحوق أبيض يميل إلى اللون الرمادى ، تختلط به كسرات صغيرة من الحجر الجيري ذات أحجام مختلفة ، وقطع صغيرة من الخشب ، وكسرات صغيرة من الفحم النباتى .

المسحوق :

أثبت التحليل النوعى للعينات التى أخذت من هذا المسحوق ، انه يتكون فى معظمه من كربونات الكالسيوم ، وكثير من كلوريد الصوديوم ، وبعض السيليكا وأكاسيد الحديد والألومنيوم ، وكربونات المغنسيوم ، ونسب مختلفة من سلفات الكالسيوم . وبالنظر إلى أن الحجر الجيري المحلى بمنطقة الجيزة يتكون من هذه المواد ، فمن المرجح أن هذا المسحوق يتكون فى معظمه من طحين هذا الحجر .

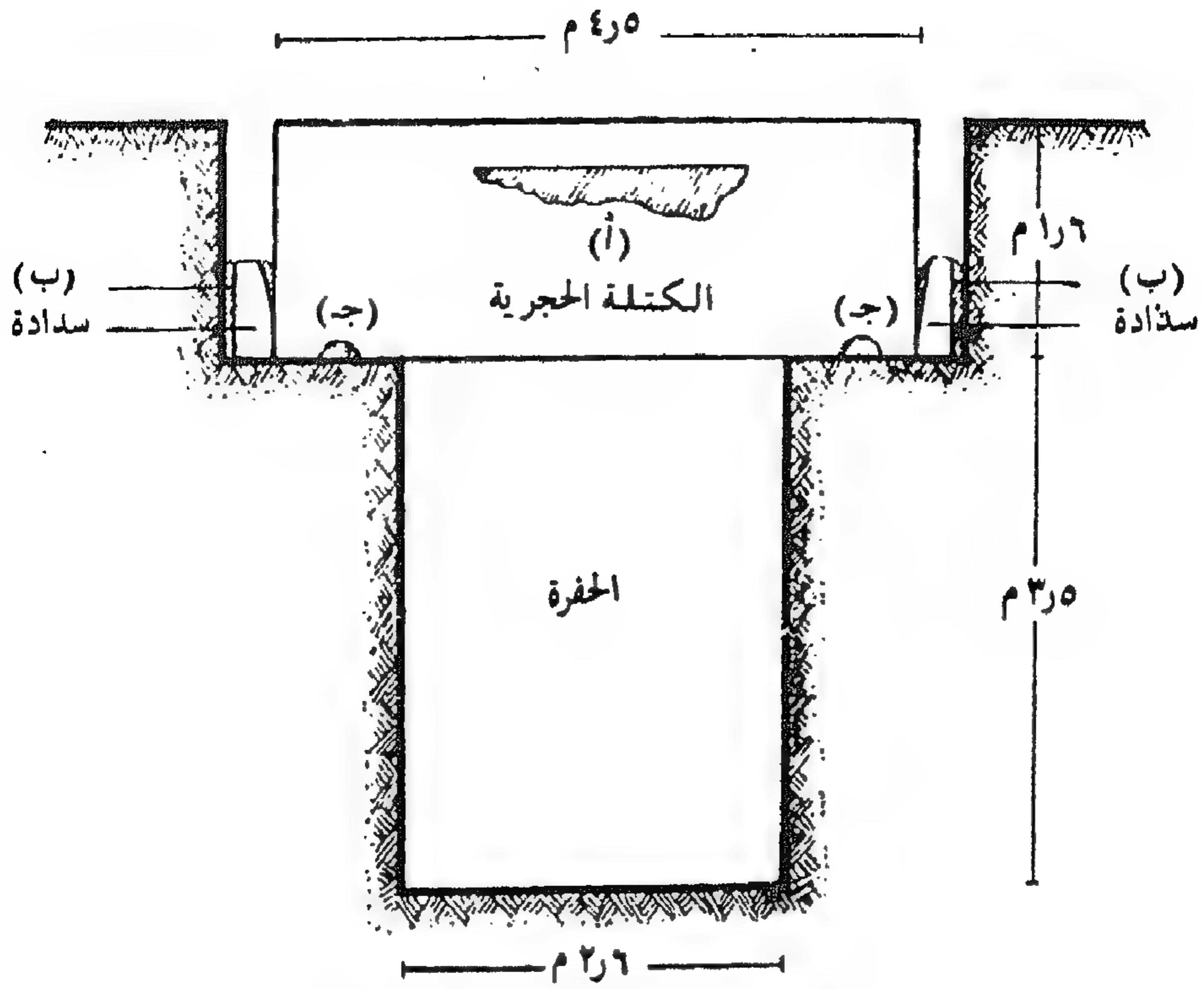
كسرات الأخشاب :

وتتكون هذه الكسرات من قطع صغيرة مختلفة الأحجام وغير منتظمة الأشكال ، الأمر الذى يدل على انها من بقايا ومخلفات أعمال النجارة .

ومن القطع الخشبية الكبيرة نسبياً التى عثر عليها بمكونات الدكة على بعد ٢٦ متراً من شرق الكتلة الحجرية رقم ٤١ ، قطعة كبيرة مقاساتها ٢٢×٧×٢٥ سم . وقد قام الدكتور إ. و. ج . فيليبس بفحصها بعمل بحوث منتجات الغابات بانجلترا ، وقرر فى نتيجة هذا الفحص أنها من «خشب الأرز» المفروض أنه مستجلب من لبنان ، واسمه العلمى

كذلك قام الدكتور فيليبس بفحص علمى للقطعة الخشبية التى عثر عليها فوق الكتلة رقم ٤١ وقرر بأنها نوع من خشب السنط ، واسمه العلمى

وبالنظر إلى أن خشب الأرز وخشب السنط كانا من الأنواع الغالبة من الأخشاب التى صنعت منها أجزاء المركب [كما سيأتى شرحه فيما بعد] ، فلا شك فى أن كسرات الأخشاب التى عثر عليها ضمن مكونات الدكة هى فى حقيقة الأمر من البقايا المتخلفة من صنع مختلف أجزاء المركب .



■ قطاع مستعرض يوضح مواضع مونة الجبس
في كل من (أ)، (ب)، (ج)

وهكذا يتبين لنا مما سبق أن من المحتمل أن تكون طبقة الدكة مكونة من مخلفات العمليات الإنشائية المختلفة لكل من الحفرة والمركب والكتل الحجرية . وذلك على أساس أن مسحوق الحجر الجيري والكسرات الصغيرة من الحجر الجيري هما من مخلفات عمليات نحت الحفرة ونحت وتسوية الكتل الحجرية . أما الجبس فقد يكون من بقايا اعداد طبقة المونة التي استخدمت في سد الفراغات بين الكتل الحجرية ولصقها ببعضها كما سيأتى شرحه فيما بعد ، وأما كسرات الخشب فقد ترجع إلى القطع الصغيرة التي تخلفت أثناء صناعة الأجزاء المختلفة من المركب . أما القطع الصغيرة من الفحم النباتي فقد تكون من بقايا الوقود والمحروقات التي استخدمت في إعداد محلول الفراء الذي استخدم في لصق بعض أجزاء المركب مع بعضها .

* ثانياً : الكتل الحجرية

هي كتل ضخمة من الحجر الجيري ، مقاساتها حوالى ٤٥ × ١٦ × ٨٥ سم تقريباً . ولم يتحدد حتى الآن المصدر الذي استجلبت منه هذه الكتل .

وسوف نتناول دراسة هذه الكتل الحجرية من النواحي التالية :

١ - المونة المستخدمة في وصل تلك الكتل :

لوحظ وجود المونة في أجزاء مختلفة من الكتل الحجرية . وقد تم حصر الأغراض التي استخدمت فيها تلك المونة فيما يلي :

أ - ملء فجوات العيوب على الأسطح الشرقية والغربية لبعض الكتل [(أ) في الرسم التوضيحي] . وذلك لتسوية كل سطحين متقابلين من تلك الكتل ، وتقليل وجود أية فراغات بينها إلى أقصى حد ممكن .

ب . للصق السدادات المصنوعة من الحجر الجيري والتي وضعت بالجانبين الشمالي والجنوبي لكل كتلة حجرية ، وذلك للمساعدة على استقرارها في موضعها الصحيح [(ب) في الرسم التوضيحي] .

ج - ملء الفتحتين شبه المستديرتين اللتين حفرتا بالطرف الأسفل للجانب الغربي من كل كتلة [(ج) في الرسم التوضيحي] . ومن المحتمل أن تكون هذه الفتحات قد حفرت على هذا النحو لتسهيل وضع العتلات التي استخدمت في زحزحة كل كتلة من الشرق إلى الغرب حتى تلتصق الكتلة بالكتلة السابقة لها .

د - للصق الكتل ببعضها من جوانبها العليا وجوانبها السفلية وذلك حتى تصبح الحفرة محكمة الهواء [(د) في الرسم التوضيحي] . وقد تساقطت قطع من تلك المونة على السطح العلوي لأجزاء المركب ، أثناء وضعها .

هـ - ملء أية فراغات بين الأسطح المتقابلة للكتل ، وذلك بسبب طبقة رقيقة من تلك المونة . وبالنظر إلى أن صب تلك المونة كان من أعلى الكتل الحجرية ، فقد كانت المونة تنساب إلى أسفل وتنضج على كل وجه من السطحين المتقابلين [(هـ) في الرسم التوضيحي] . وقد وجدت بقايا كثيرة من تلك المونة على أسطح الكتل .

وقد لوحظ أن المونة المستخدمة في كل من الأغراض (أ) ، (ب) ، (ج) كانت خشنة وذات لون أبيض يميل إلى القرنفلي [أو الأحمر الوردى] . وأثبت التحليل الكيميائي أنها تتكون من معظمها من سلفات الكالسيوم ، كما تحتوي على بعض السيليكا ، وأكسيدات الحديد والألومنيوم ، وكربونات الكالسيوم ، وكلوريد الصوديوم ، وكربونات المغنسيوم .

أما المونة المستخدمة في (د) ، (هـ) فقد كانت ناعمة ذات لون أبيض خالص ، وأثبت التحليل الكيميائي أنها تتكون من سلفات الكالسيوم مع احتوائها على نسب أقل من المكونات الكيميائية السابقة .

وقد أخذت عينتان من كل نوع من أنواع المونة المستخدمة في الأغراض الخمسة السابقة ، وأجرى لهما تحليل كمي في المعمل الكيميائي بمصلحة الآثار المصرية بالقاهرة . وقد حصلنا على النتائج التالية بالنسبة للعينات الجافة [انظر الجدول رقم ١] .



■ سطح المركب كما كان موجوداً بداخل الحفرة (الاتجاه من الغرب إلى الشرق) . وترى قطع الملاط ومونة الجبس التي كانت قد تساقطت فوق الحصر وبعض الأجزاء الخشبية التي استخدمت لتغطية الحفرة بعد رفع الكتل الحجرية .

■ سطح المركب كما كان موجوداً بداخل الحفرة (الاتجاه من الغرب إلى الشرق) . وترى قطع الملاط ومونة الجبس التي كانت قد تساقطت فوق الحصر وبعض الأجزاء الخشبية التي استخدمت لتغطية الحفرة بعد رفع الكتل الحجرية .

الجدول رقم (١)

(أ)		(ب)		(ج)		(د)		(هـ)		
١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	
١٧٣٤ ٢٧٢ ٧٨٦	١٦٩٤ ٢٦٤٦ ٦٩٣	٣٩٠ ٢٦٥٦ ١٦٧٤	١٦٧٩ ٢٦٦٨ ٩٠١	١٦٤٠ ٣٨٠ ٩٢٠	١٦٧٠ ٣٨٠ ٧٨٠	١٦٦٠ ٦١٣ ٧٣٨	١٩٣٦ ١٨٨ ١٦٥	٢٠٧٢ ٢٠٢ ٢٦٨	١٨٠٦ ٣٦٨ ٢٧٦	ماء متحد فقد الإشعاع حامض هيدوكلوريكي عدم الذوبان
٢١١ ٢١٣ ٣٠٤٤ ٧٦ ٣٨٥٤ ٥٩	٢٧٣ بقايا ٣٢١٠ بقايا ٣٦٣٢ ٤٤	٢٦٠ بقايا ٤٠٢٠ ٢١٤ ٣٦٣١ ٢٤٦	٩٥ بقايا ٣٠٤٧ ١٣ ٣٩٣٨ ٥٨	١٠٠ بقايا ٣٠٥٠ بقايا ٣٨٩٣ ٥٠	١٤٠ بقايا ٣٠٤٠ بقايا ٣٩١٠ ٦٠	٥٠ بقايا ٣٠٤٠ بقايا ٣٥٦٠ ٥٠	٦٠ بقايا ٣٢٥٠ ٨٣ ٣٢٠١ ٤٧	٤٣ ٢٠٣ ٣٢٢٦ بقايا ٤٦٠٤ ٢٣	١٥ بقايا ٣٣٥٩ ١٤ ٤٣٠٥ ٢٩	أكسيدات الحديد والألومنيوم خامس أكسيد الفوسفور أكسيد الكالسيوم أكسيد المنسيوم ثالث أكسيد الكبريت كلوريدات (اعتبرت من كلوريد الصوديوم).
١٠٠٤٩	٩٩٩٢	٩٩٩١	٩٩٩٩	١٠٠٣٣	٩٩٨٠	١٠١١١	١٠٠٣٠	١٠٠٤١	٩٩٧٢	الإجمالي

* بيان بأنواع المونة المذكورة بالجدول :

- العينه رقم ١ - مونة مستخدمة في ملء فجوات العيوب على السطح الشرقى للكتلة رقم (١٦) .
- العينه رقم ٢ - مونة مستخدمة لملء فجوات العيوب على السطح الغربى للكتلة رقم (٢٠) .
- العينه رقم ٣ - مونة مستخدمة للصق السدادات الحجرية بالطرف الشمالى للكتلة رقم (٦) .
- العينه رقم ٤ - مونة مستخدمة للصق السدادات الحجرية بالطرف الجنوبى للكتلة رقم (٨) .
- العينه رقم ٥ - مونة مستخدمة لملء الفتحة الجنوبية شبه المستديرة بالطرف الغربى للكتلة رقم (٤) .
- العينه رقم ٦ - مونة مستخدمة لملء الفتحة الشمالية شبه المستديرة بالطرف الغربى للكتلة رقم (١٧) .
- العينه رقم ٧ - مونة مستخدمة للصق الكتلة رقم (٦) بالكتلة رقم (٧) بطول طرفيها السفليين .
- العينه رقم ٨ - مونة مستخدمة للصق الكتلة رقم (١٢) بالكتلة رقم (١٣) بطول طرفيها العلويين .
- العينه رقم ٩ - طبقة رقيقة من المونة وجدت بين السطح الغربى للكتلة رقم (٤) والسطح الشرقى للكتلة رقم (٥) .
- العينه رقم ١٠ - طبقة رقيقة من المونة وجدت بين السطح الغربى للكتلة رقم (١٢) والسطح الشرقى للكتلة رقم (١٣) .

وعلى أساس تلك النتائج تم حساب نسب مكونات العينات المشار إليها . كما حسبت النسب المشوية للماء المتحد وثالث أكسيد الكبريت ، ونسب سلفات الكالسيوم المائية [الجبس $Ca SO^4 \cdot 2H^2 O$] وسلفات الكالسيوم اللامائية $Ca SO^4$ وعلى أساس نسبة زيادة أكسيد الكالسيوم بأكثر مما هو مطلوب لسلفات الكالسيوم ، حسبت نسبة كربونات الكالسيوم .

أما الفرق بين نسبة فقد الإشعال ونسبة ثانى أكسيد الكربون المطلوب لكربونات الكالسيوم وكربونات المغنسيوم ، فقد اعتبر من بقايا محروقات .

وفى الجدول رقم (٢) نلخص حساب نسب مكونات العينات على النحو التالى :

الجدول رقم (٢)

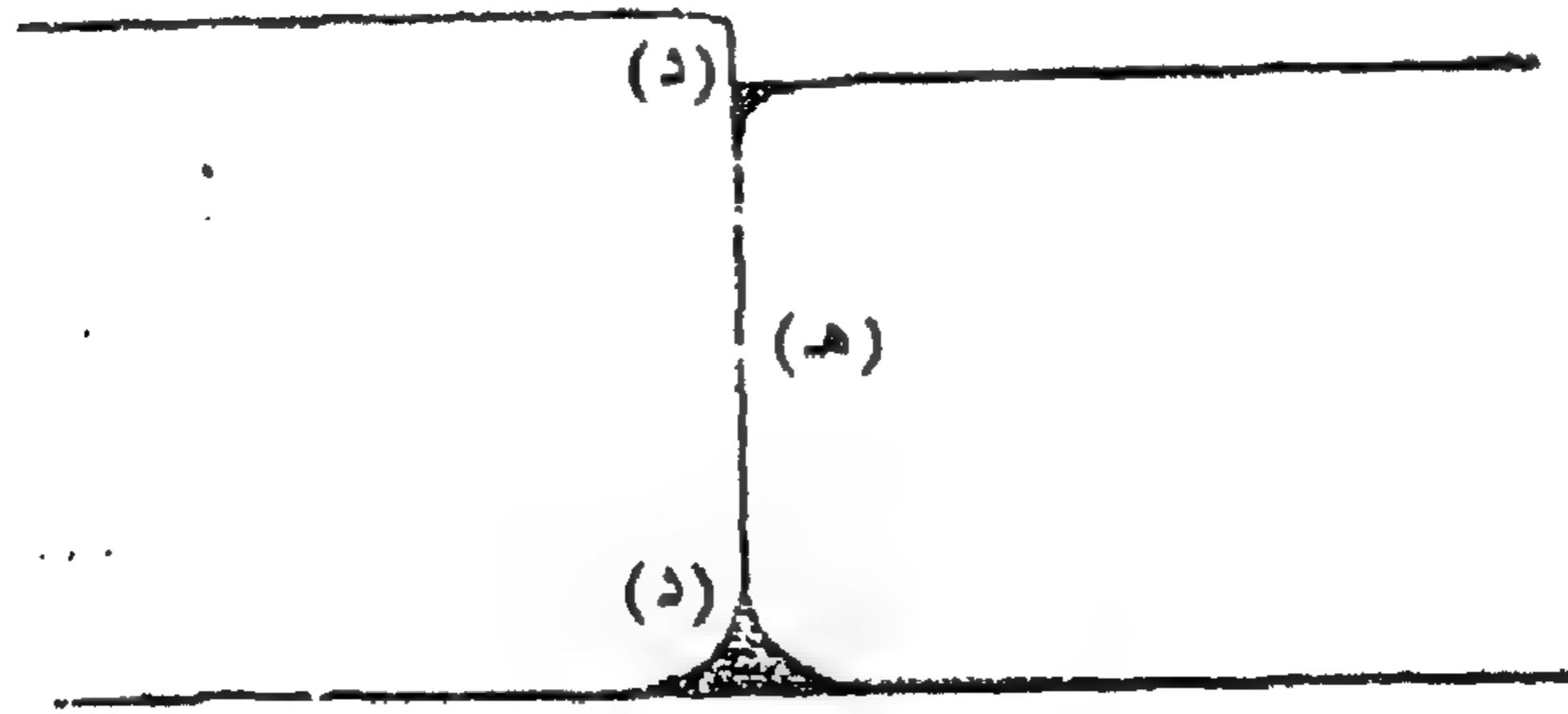
(هـ)		(د)		(جـ)		(ب)		(أ)		المكونات
١٠	٩	٨	٧	٦	٥	٤	٣	٢	١	
٠٧٦	٠٦٨	١٦٥	٧٣٨	٧٨٠	٩٢٠	٩٠١	١٦٧٤	٦٩٣	٧٨٦	سيليكا أكسيدات الحديد والألمنيوم سلفات كالسيوم مائية سلفات كالسيوم لامائية كربونات كالسيوم فوسفات كالسيوم كربونات مغنسيوم كلوريد الصوديوم بقايا محروقات
٠١٥	٠٤٣	٠٦٠	٠٥٠	١٤٠	١٠٠	٠٩٥	١٦٠	٢٧٣	٢١١	
٨٦٢٩	٩٨٩٨	٩٢٤٨	٧٦٥٤	٧٩٧٩	٧٨٣٦	٨٠٢٢	١٨٦٣	٧٨٠٩	٨٢٨٤	
٤٩٦	—	—	—	٣٤٠	٤٢٣	٣٥٢	١٠٩	—	—	
٦١٦	—	٤٢٦	١٦٣٤	٥٤١	٥٨٠	٥١٨	٦١٤	١١٩٣	٥٩١	
بقايا	٠٧	بقايا	بقايا	بقايا	بقايا	بقايا	بقايا	بقايا	٢٨	
٠٢٩	بقايا	١٧٥	بقايا	بقايا	بقايا	٢٧	٢٩	بقايا	١٦١	
٠٢٩	٠٢٣	٠٤٧	٥٠	٦٠	٥٥٨	٠٥٨	١٤٦	٤٤٤	٥٩	
٠٨٢	—	—	—	١٤٢	١٢٥	٠٢٦	—	—	—	
٩٩٧٢	١٠٠٣٩	١٠١٢١	١٠١٢٦	٩٩٨٢	١٠٠٣٤	٩٩٩٩	٩٩٩٥	١٠٠١٢	١٠١٢٠	
الإجمالي										

وهكذا تدل مكونات عينات المونة المستخدمة في (أ) ، (ب) ، (جـ) على أنها مركبة من الجبس الذى يحتوى على نسبة عالية من الرمل الكوارتزى ، وكربونات الكالسيوم ، وأكاسيد الحديد والألومنيوم فى صورها الطبيعية غير النقية تماماً . ومن المحتمل أن يكون هذا الجبس قد استجلب من منطقة الجيزة ، حيث يوجد فى الطبقة التالية مباشرة أسفل طبقة الحجر الجيري (١) .

أما مكونات عينات المونة المستخدمة فى (د) و (هـ) فهى من جبس شديد النقاء بالمقارنة لنوع الجبس السابق . خصوصاً بالنسبة للعينات أرقام (٨) ، (٩) ، (١٠) . وعلى سبيل المثال تبلغ درجة نقاء العينة رقم (٩) نسبة ٩٩% . ومن المؤكد أن هذا النوع النقى من الجبس قد استجلب من الجبساسات التى كانت — وما زالت — موجودة بمنطقة الفيوم . وقد ذكرت مس كاتون — تومبسون أن هذه الجبساسات كانت مستغلة منذ عصر الأسرات المبكرة (٢) .

وقد استخدم المصريون القدماء مونة الجبس فى (د) ، (هـ) للأسباب التالية :

- ١ - لونها الأبيض يتناسق مع لون الكتل الحجرية مما يعطى الاحساس بأن سقف الحفرة يتكون من قطعة واحدة .
- ٢ - قلة محتوياتها من الرمل تجعلها ناعمة بدرجة كافية لتخللها بسهولة ويسر لماء الفراغات الصغيرة جداً الموجودة بين أسطح الكتل المتلاصقة .



■ قطاع طولى يوضح مواضع مونة الجبس
فى كل من (د) ، (هـ)

(١) A. Lucas, Ancient Egyptian Materials and industries, 3rd Edition, 1948, P. 97.

(٢) G. Caton-thompson & E.W. Gardner, the Desert Fayum, P. 103.

هذا وقد قمنا بتجنيب عينات من أنواع المونة لعرضها متحفياً بالمتحف الذى سيجرى بناؤه خصيصاً لعرض المركب بعد تركيبها (٣) .

٢ - الأدوات التى استخدمت فى تهذيب وتسوية أسطح الكتل الحجرية وجدران الحفرة

لا جدال فى أن الأزاميل قد استخدمت فى تهذيب وتسوية أسطح الكتل الحجرية وجدران الحفرة لأن العلامات التى تركها استخدام الأزاميل مازالت ظاهرة على هذه الأسطح . وبالنظر إلى أن بعض هذه العلامات كان مستوياً وبعضها الآخر كان مقعراً ، فقد استنتجنا أن الأزاميل التى استخدمت فى هذه العمليات كان بعضها مستوى السن وبعضها الآخر كان ذا سن مقعر .

كذلك استخدمت بعض الأدوات ذات سنون مدببة ، وحيث وجد الكثير من العلامات التى تركتها هذه الأدوات فى بعض المساحات على أسطح الكتل الحجرية وعلى جدران الحفرة . وقد وجدت شظايا دقيقة جداً من النحاس الصدى ملتصقة على الجوانب المختلفة للكتل الحجرية . وكان من الواضح أن هذه الشظايا هى فى حقيقة الأمر عبارة عن كسرات صغيرة جداً من سنون الأدوات التى استخدمت فى تهذيب أسطح الكتل الحجرية . وقد تم فحص هذه الشظايا فحصاً كيميائياً وفحصاً فيزيائياً لتحديد شكلها الأصلي وتحديد مكوناتها المعدنية . وقد اتبعنا فى ذلك الطرق العلمية التالية :

(أ) فحص ودراسة التركيب المعدنى

وقد قمنا بهذه العملية بإذن خاص من الدكتور بول كورمانز ، فى المعمل المركزى للمتاحف البلجيكية فى بروكسل ، وذلك خلال زيارتى العلمية لهذا المعمل فى أغسطس ١٩٥٦ . وقد تعاونت فى هذا الفحص مع المدموازيل جوريكس ، حيث اخترنا إحدى الشظايا المناسبة ، وجهزناها لفحص تركيبها المعدنى ميكروسكوبياً . وقد أعدت المدموازيل جوريكس لهذه الشظية صورتين ميكروسكوبيتين فى ضوء مستقطب ، وقد ظهر فيها الشكل الأصلي لهذه الشظية . ويظهر من شكل الشظية فى هاتين الصورتين الميكروسكوبيتين ، أنها عبارة عن كسرة صغيرة من سن أزميل من النحاس استخدم فى تسوية منطح الكتلة الحجرية .

(٣) نرجو ملاحظة أن «متحف مركب خوفو» بجنوب الهرم الأكبر لم يكن قد بنى بعد أثناء إعداد هذا التقرير العلمى .

[المترجم]

(ب) التحليل الطيفي الكيميائي باستخدام أشعة إكس

وقد تم هذا الفحص في معامل شركة فيليبس في آيندهوفن بهولندا ، وذلك خلال زيارتي العلمية لتلك المعامل في يوليو ١٩٥٦ ، وبالتعاون مع الدكتور ج . ل . دفرير ، حيث قمنا بتحليل «سبكتروجرافى» لبعض الشظايا الدقيقة من النحاس الصدى بواسطة أشعة إكس . وقد لاحظنا أن «المنحنى» يدل على أن هذه الشظايا تتكون من النحاس بصفة أساسية ، مع نسبة قليلة من الحديد ، وآثار قليلة جداً من الرصاص . ولم يكن هناك أى أثر للصفير أو القصدير ، حتى بعد إجراء التحليل في هواء مفرغ . الأمر الذى يدل على أن هذه الشظايا من النحاس وليست من البرونز .

(ج) التحليل الميكروكيميائى

وقد أجرى هذا الفحص بإذن خاص من الدكتور ه . ج . بلندريث في معمل البحوث بالمتحف البريطانى بلندن ، خلال زيارتي العلمية لهذا المعمل في سبتمبر ١٩٥٦ ، وبمعاونة مس يمسون ، حيث قمنا بتحليل شظية صغيرة من النحاس الصدى وزنها ٠.٠٢٨ ر . من الجرام . وقد استخدمنا جهاز «سبكتروفوتوميتر» في قياس الشدة النسبية لأجزاء الطيف ، وتبين لنا أن هذه الشظية تحتوى على ١٤% من الحديد و ٢١.٥% من النحاس .

ويمكن اعتبار هذين المعدنين هما المكونات الأساسية للعينة التى تم فحصها ، حيث أثبت طيف الامتصاص لأشعة إكس أن معدن الرصاص قد وجد في شكل آثار وبقايا قليلة جداً يمكن غض النظر عنها . وعلى هذا فقد تم تحديد أن المكونات المعدنية للعينة [قبل الصدا والتآكل] كانت على النحو التالى :

$$\begin{aligned} \frac{100 \times 21.5}{14 + 21.5} &= 93.9\% \text{ من النحاس} \\ \frac{100 \times 14}{21.5 + 14} &= 6.1\% \text{ من الحديد} \end{aligned}$$

وقد أثبتت جميع نتائج هذه الفحوص ، أن قدماء المصريين قد استخدموا أدوات مصنوعة من النحاس في عمليات قطع الكتل الحجرية وتهذيب وتسوية أسطحها .

وهذه الحقيقة تشبعت على وجه قاطع عدم صحة ما ذكره هيرودوت من أن المصريين قد استخدموا أدوات مصنوعة من «الحديد» في تجهيز الأحجار التى استخدمت في بناء الهرم الأكبر^(٤) ، ^(٥) .

Herodotus, Histories, II. 125.

(٤)

A. Lucas, Ancient Egyptian Materials and industries, London, 1948. PP. 269-271.

(٥)

٣- الأصباغ الحمراء

لوحظ أن معظم الأسطح الشرقية للكتل الحجرية تحتوى على بقايا دهان أحمر اللون . وبالتحليل الكيميائى لعينات من هذا الدهان ، وجد أنه يتكون أساساً من أكسيد الحديدك المائى الطبيعى الأحمر [المَغْرَة الحمراء] وكربونات الكلسيوم [حجر جيرى ناعم مطحون] .

٤- علامات الحجر

وعلى الأسطح المختلفة لعدد من الكتل الحجرية وجدت الكثير من علامات الحجر تختلف ألوانها بين : الأحمر الذى يميل إلى البنى ، والأسود ، والأصفر . وقد أثبت التحليل أنها تتكون على التوالى من المَغْرَة الحمراء ، والكربون [غالباً من السناج] ، والمغرة الصفراء . ومعظم علامات الحجر والكتابات التى وجدت على الأسطح المختلفة للكتل الحجرية فيما عدا العلامات والكتابات المنقوشة على الأسطح السفلية للكتل الحجرية ، غطيت بطبقة من الأتلاخ العادية المتبلورة ، أو من مونة الجبس التى ألصقت بها جيداً . ثم أزيلت هذه الطبقة بطريقة ميكانيكية وبرشاش طفيف من الماء . وبعد تجفيفها تمت تغطيتها برش مواد حافظة تتكون من محلول ٧% من خللات البولى فينيل .

ثالثاً : المركب

* مقدمة :

رصت أجزاء المركب بداخل الحفرة المستطيلة الشكل والتى تبلغ أبعادها ٣١ر٢ متراً طولاً ، ٢,٦٠ متراً عرضاً ، ٣,٥ متراً عمقاً . ولم يكن المركب مُرْكَباً أو كامل البناء فى شكله النهائى ، بل كان عبارة عن أجزاء وقطع مفككة رصت فوق بعضها فى طبقات كما رصت الأجزاء الرئيسية من جسم المركب بقباع الحفر وجوار جوانبها . وسنقدم فيما يلى أهم نتائج الدراسات العلمية التى أجريت على أجزاء المركب .

(١) الرطوبة النسبية بداخل الحفرة وعلاقتها بحالة الأجزاء الخشبية للمركب

حرص قدماء المصريين على عمل واتخاذ كل الاحتياطات الممكنة لجعل الحفرة محكمة الهواء تماماً بعد غلقها . وكما أشرنا فيما سبق ، فقد استخدموا المونة المناسبة فى لصق الأجزاء السفلية من

الكتل الحجرية بافريز الحفرة ، ولصق الجوانب والأسطح المتقابلة للكتل الحجرية ببعضها بعضاً ، ولصق الأسطح العلوية للكتل ببعضها ، ثم غطوا جميع الأسطح العلوية للكتل بطبقة الدكه .

وبعد أن أغلق قداماء المهرين الحفرة على ما فيها من محتويات ، بدأت الأخشاب والألياف النباتية الأخرى التى استخدمت فى صنع الحصير والحبال والأقمشة فى الجفاف ، ولكن الرطوبة التى فقدتها هذه الأشياء لم تستطع الإفلات خارج الحفرة المحكمة الهواء ، ولذلك فقد ظلت بداخلها .

ومن الطبيعى أن عملية فقد الرطوبة من هذه المحتويات قد استمرت لفترة قصيرة حتى تشبع المناخ الداخلى للحفرة بالرطوبة . ثم حدث التوازن بين الرطوبة التى تشبع بها المناخ الداخلى ، والرطوبة التى تحتويها الأجزاء الخشبية للمركب . ونتيجة لهذا التوازن لم تصب معظم هذه الأجزاء الخشبية بالجفاف ، وظلت محفوظة بحالة جيدة داخل الحفرة . وقد تأكد هذا الاستنتاج بما يلى :

أ - تحديد نسبة الرطوبة التى تحتويها الأجزاء الخشبية للمركب

وقد أخذت ثلاث عينات من الأخشاب ذات حالات مختلفة ، من ثلاثة أماكن مختلفة من داخل الحفرة ، وتم فحصها فى مصلحة الكيمياء بالقاهرة . وكانت النتيجة أن محتويات هذه العينات من الرطوبة هى على التوالى ٩ % ، ١٠ % ، ١١ % [أى بمتوسط قدره ١٠ %] . الأمر الذى يدل على أن الأجزاء الخشبية للمركب لم تفقد نسبة كبيرة من رطوبتها ، حيث تتراوح نسبة رطوبة الأخشاب فى مصر ما بين ١١ % - ١٢ % .

ب - قياس الرطوبة النسبية بداخل الحفرة

بعد رفع أول كتلة من الكتل الحجرية التى كانت تغطى الحفرة فى ٢٣ نوفمبر ١٩٥٤ ، وضع جهاز « الهيجروثيرموجراف » Hygrothermograph لقياس الرطوبة النسبية بداخل الحفرة . وظل الجهاز بداخل الحفرة المغلقة لمدة ستة أيام متوالية . وقد دل المنحنى على أن درجة الرطوبة النسبية تعادل ٨٨ % فى درجة حرارة (٢٢) مئوية . الأمر الذى يؤكد أن الأجزاء الخشبية ما زالت تحتفظ بنسبة عالية من رطوبتها الأصلية ، لأنها ظلت محفوظة لآلاف السنين فى جورطب بداخل الحفرة المحكمة الهواء .

ولحسن الحظ انى قد تنبأت بهذه الحالة ، عقب كسر الفتحة فى الكتلة رقم (٢٢) فى ٢٦ مايو ١٩٥٤ . ونصحت بعدم فتح هذه الفتحة بين حين وآخر حتى يمكن تلافى الجفاف الذى قد يصيب الأجزاء الخشبية للمركب فيحللها ويدمرها أو يشوه شكلها الأصلى . وعندما بدأ رفع الكتل

الحجرية في ٢٣ نوفمبر ١٩٥٤ ، وضعت ألواح من الخشب لتحل محل الكتل التي يتم رفعها أولاً بأول في تغطية الحفرة ، كما غطيت هذه الألواح الخشبية بقماش مضاد للماء ومقاوم للحرارة ، وذلك لتقليل معدل جفاف الأجزاء الخشبية للمركب إلى أقصى حد مستطاع . وقد نجح هذا الإجراء إلى حد بعيد ، كما يبدو في القياسات المسجلة للرطوبة النسبية بداخل الحفرة . حيث أخذت هذه القياسات بواسطة جهاز الهيجروثرموجراف الذي وضع بداخل الحفرة لعدة أيام . وقد سجلت هذه القياسات في الجدول رقم (٣) .

الجدول رقم (٣)

أقصى رطوبة نسبية		أقصى درجة حرارة		التاريخ
داخل الحفرة	خارج الحفرة	داخل الحفرة	خارج الحفرة	
%	%	مئوية	مئوية	
٨٨	٤٤	٢٢	١٨	٢٣ - ٢٩ نوفمبر ١٩٥٤
٨٥	٣٦	٢١	١٨	١٣ - ١٩ ديسمبر ١٩٥٤
٧٥	٥١	١٩	١٧	٣٠ يناير - ٦ فبراير ١٩٥٥
٧٦	٤٨	٢٣,٥	٢٩	٢٦ مايو - ٢ يونيو ١٩٥٥
٧٨	٤٢	٢٥	٣٣	٧ - ١٣ يونيو ١٩٥٥
٧٧	٥٦	٢٥	٣٤	١٣ - ١٩ يونيو ١٩٥٥
٨٠	٦٤	٢٥	٣٨	٢٨ يونيو - ٤ يوليو ١٩٥٥

وفي جميع هذه القياسات ، سجل جهاز الهيجروثرموجراف أن التوازن كان يعود بعد نحو عشر ساعات من وقت إعادة غلق الحفرة . كما سجل أن الرطوبة النسبية كانت تتناقص عند فتح الحفرة ، ثم تتزايد مرة أخرى بعد غلق الحفرة .

وخلال شهر يونيو - كما هو موضح في الجدول رقم ٣ - لوحظ أن درجة الحرارة كانت أكثر انخفاضاً بداخل الحفرة بالمقارنة بدرجة الحرارة خارجها . كما أن درجة الرطوبة النسبية بداخل الحفرة كانت أعلى منها بخارج الحفرة . لذلك فقد تقرر إيقاف العمل خلال بقية فصل الصيف حتى لا تصاب الأجزاء الخشبية من المركب بالجفاف بسرعة ، الأمر الذي يؤدي إلى تحللها أو تشويه شكلها الأصلي .

(٢) المواد النباتية التي استخدمت في صنع الحصير والحبال والسلاسل والأقمشة التي عثر عليها على سطح أجزاء المركب

قام بفحص المواد النباتية التي استخدمت في صنع الحصير والحبال والسلاسل الأستاذ إلهامى جريس أستاذ علم النبات بكلية العلوم بجامعة القاهرة . وقد تضمن تقريره العلمى النتائج التالية :

— الصفة التشريحية للنباتات والمواد النباتية التي عثر عليها مع المركب الخشبي

[نظراً لأن المركب الخشبي يعود تاريخه إلى العصور الفرعونية القديمة ، فإن دراسة النباتات والمواد النباتية التي وجدت مع المركب ، تلقى بعض الضوء على النباتات التي كانت موجودة في ذلك الزمن .

وحيث أن هذه المواد النباتية لم تكن موجودة بشكلها الأصلي المورفولوجى^(٦) ، فإن فحص عيناتها قد تم على أساس الصفات التشريحية لهذه المواد .

وكان سطح أجزاء المركب مغطى تقريباً بأنواع مختلفة من الحصير والحبال ... إلخ . أما العينات التي قدمت للفحص ، فكانت عبارة عن بعض القطع البنية اللون الأسطوانية الشكل ، وبعض أجزاء من الحصير ، وبعض الشرائط المسطحة ، وبعض الحبال .

وكانت جميع هذه العينات ذات لون بني داكن . وبالرغم من قدمها وكبر عمرها ، إلا أن بعضها كان محتفظاً بصلابته ، بحيث كان من السهل إعداده للفحص الميكروسكوبى . أما بعض العينات الأخرى فقد كانت متحللة وهشة وسريعة الانكسار والتفتت بحيث كان من الصعب تناولتها أو الإمساك بها .

وبعد عدة محاولات ، نجحنا في تجهيز بعض القطاعات العرضية والقطع التشريحية من مختلف هذه العينات . وتم فحصها ميكروسكوبياً ، فحصلنا على النتائج التالية :

(أ) القطع الأسطوانية الشكل والتي يتراوح قطرها ما بين ٥ — ١٠ ملليمترات . وقطعة كبيرة من الحصير المصنوع من سيقان جوفاء ذات عقد قطعت طولياً . كانت عبارة عن أجزاء من السيقان الجوفاء ذات العقد ، وأجزاء من السيقان الواقعة بين عقدتين من عقد نبات قصبي اسمه العلمى *Phragmites Communis*

(٦) المورفولوجيا : هو علم التشكل ، وهو فرع من علم الأحياء يبحث في شكل الحيوانات والنباتات وبنيتها .

(ب) الحصير البنى المسطح صنع من أجزاء من السيقان المجوفة لنبات اسمه العلمى *Juncus* Arabicus

[ويعرف بالعربية باسم « الأسَل أو السَمَار » وتستعمل أوراقه الاسطوانية الطويلة في صنع بعض أنواع الحصير ومقاعد الكراسى].

(ج) الحبال التى كانت ذات لون بنى فاتح ، ومختلفة الأطوال والسبك ، وبعضها كان مجدولاً بإحكام وبعضها الآخر كان مجدولاً بدون إحكام ، صنعت من أوراق وشرائح من سيقان نبات اسمه العلمى *Desmostachya Bipinnata*

(د) العينات المكونة من أشرطة مسطحة ذات اللون البنى الغامق ، والتى يتراوح عرضها بين ٥ - ٧ ملليمترات ، والتى وجدت مصفوفة فوق بعضها أو مربوطة بالخيوط على شكل حصير . كانت مصنوعة من أوراق نبات اسمه العلمى *Typha Australis* [وهو المعروف فى العربية باسم الأكيا ب] .

أما الخيوط التى استخدمت فى ربط أوراق هذا النبات ببعضها ، فكانت مكونة من وحدات أنبوبية الشكل ، من المحتمل أن تكون أليافاً نباتية ، ولكنها كانت متفحمة تماماً بطريقة تجعل فحصها غير ممكن .
وتجدر الإشارة إلى أن هذه النباتات مازالت تستعمل حتى اليوم فى صناعة الحصير والحبال المماثلة .

ونوجه الشكر إلى الأستاذ مصطفى عامر رئيس مصلحة الآثار المصرية ، وإلى الدكتور زكى اسكندر مدير العمل الكيميائى بمتحف الآثار المصرية بالقاهرة على امدادهما لنا بهذه العينات لإجراء فحصها وتحديد بنيتها] .

«الدكتور إلهامى جريس»



أما الألياف التى استخدمت فى صنع الأقمشة ، فقد كانت متفحمة لدرجة لا يمكن معها فحصها ميكروسكوبياً . ولكن أجريت تجارب للتفاعل الكيميائى لعينات من بقايا هذه الأقمشة ، ومدى قابليتها للاشتعال وتفاعلها مع الأحماض والكحوليات ، فثبت أنها مصنوعة من ألياف نباتية . وكان منظرها العام يدل على أن من المحتمل أنها كانت مصنوعة من الكتان .

وكانت المصنوعات الكتانية شائعة الاستعمال في مصر القديمة ، وقد عثر عليها ضمن الآثار التي يرجع تاريخها إلى العصر الحجري الحديث (٧) وإلى عصر حضارة البداري (٨) وإلى عصر ما قبل الأسرات (٩) . ولهذا ، فمن الناحية الأثرية ، يكون القول باحتمال أن تكون قطع القماش التي عثر عليها بين أجزاء المركب مصنوعة من الكتان قولاً لا يجافى الحقائق المعروفة .

(٣) تقسيم سطح أجزاء المركب إلى مناطق وكيفية توزيع الأشياء في كل منطقة

كان السطح العلوي لأجزاء المركب مقسماً إلى خمس مناطق متميزة . وسنشير فيما يلي إلى المواد النباتية التي وجدت في كل منطقة ، وسنستخدم نفس أسماء هذه النباتات التي أشار إليها الدكتور إلهامى جريس في دراسته للصفات التشريحية لتلك النباتات ، في تقريره العلمى المشار إليه آنفاً . وسندرس هذه المناطق كلاً على حدة بادئين من الغرب إلى الشرق .

(أ) المنطقة الأولى

و يبلغ طول هذه المنطقة نحو خمسة أمتار ، وكانت عليها طبقات من الحصير يتراوح عددها ما بين ثلاث وست طبقات مرصوفة فوق بعضها . وكان معظم مساحة سطح هذه المنطقة مغطى بهذه الأنواع من الحصير ، وقد لوحظ أن بعض رصات هذا الحصير قد تدلت أو سقطت على بعض الأجزاء السفلية للمركب أو سقطت على أرضية قاع الحفرة .

وكانت رصات الحصير مرصوفة من أعلى إلى أسفل في هذه المنطقة على النحو التالى :

١- الحصير المصنوع من نبات « تيفا أستراليس » *Typha Australis* ، كان مرصوفاً بالعرض ومخاطاً بالخيط .

٢- الحصير المصنوع من سيقان نبات الأسل *Juncus* مجدولة مع بعضها في شكل شبكة ضيقة .

٣- الحصير المصنوع من أوراق نبات التيفا *Typha* [الأكيا ب] كان مرصوفاً بالطول وبالعرض ومخاطاً ببعضه بالخيط .

(٧) G. Caton-Thompson and E. W. Gardner, The Desert Fayum . 46.

(٨) G. Brunton and G. Caton-Thompson, The Badarian Civilization, PP. 64-67.

(٩) W. M. F. Petrie, Prehistoric Egypt, P. 47.

وقد تكررت هذه الطريقة في رص هذه الأنواع من الحصير بهذا النظام في أماكن أخرى من سطح المركب . وعلى سبيل المثال رصات الحصير أرقام (٤) ، (٧) ، (٨) حيث وجدت ست رصات منها . كما وجدت رصة واحدة أو رصتان متكررتان من الحصير رقم (٩) ورقم (١١) .

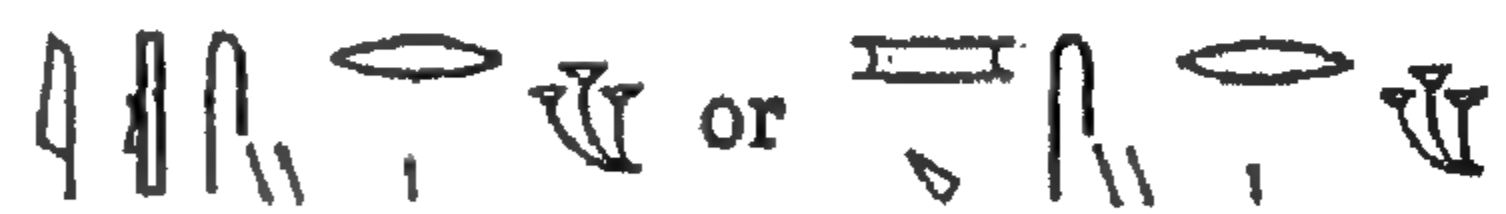
وفي بعض الحالات عثر على بعض الحبال المصنوعة من نبات الحلفا تتدلى إلى أسفل ، تحت بعض رصات الحصير [مثل رقم (٢) ورقم (٧)] .

ولم يعثر على منتجات نبات التيفا [الأكيا ب] في مقابر قدماء المصريين إلا في حالات نادرة . بالرغم من أنه من المؤكد أن قدماء المصريين قد استخدموا هذا النبات منذ عصور غارقة في القدم . وقد أشار عالم المصريات برنتون إلى أنه قد عثر على بعض بقايا منتجات نبات التيفا [الأكيا ب] في آثار حضارة البدارى (١٠) .

ومن المعروف أن أوراق نبات التيفا [الأكيا ب] مازالت مستخدمة في مصر حتى الآن في صناعة جدران وأسقف بعض الأكواخ ، كما تستخدم أيضاً في صناعة مقاعد أنواع معينة من الكراسى (١١) .

أما نبات الأسل أو السَّمَار Juncus ، فقد كان مستخدماً في مصر في صنع الحصير منذ العصر الحجري الحديث (١٢) . وقد وصف عالم المصريات ميدجلي (١٣) الطريقة التي كان يستخدمها قدماء المصريين أثناء فترة حضارة البدارى ، في صناعة الحصير من هذا النبات ، وقال : « ان أوراق هذا النبات كانت ترص في صفوف متوازية بجوار بعضها ثم تجدل فيها صفوف أخرى من أوراق هذا النبات بطريقة متعامدة أى بزوايا قائمة ، ثم تتداخل هذه الطبقات في بعضها بالضغط عليها » .

وفي دراسة لعالم المصريات « بروجش » (١٤) أثبت أن الكلمة الهيروغليفية « آسير »



التي وردت في بردية هاريس رقم ١٩/١ ب ، هي نفسها الكلمة اللاتينية Juncus [الأسل]

- (١٠) G. Brunton, Mostagedda, Grave No. 1100 P. 59 Pl. XXV, (37,40).
- (١١) Vivi and Gunnar Taekholm and M. Drar, Flora of Egypt. Vol. I, Cairo, 1941, P. 87-91.
- (١٢) Vivi Taekholm and M. Drar, Flora of Egypt, Vol. II, Cairo, 1950, P. 471.
- (١٣) T. Midgley, The Textiles and Matting, in G. Brunton and G. Caton-Thompson, The Badarian Civilization and Predynastic Remains near Badari, London, 1928, P. 67, Pl. 61: 5-6.
- (١٤) H. Brugsch; Dictionnaire Geographique de L'Ancienne Egypt, P.897.

أو السَّمار بالعربية [. وقد أيد العالمان « لوريه » (١٥) وچكوييه (١٦) هذا التفسير ووافقا عليه .
وقد اقترح كل منهما القول بأن أصل هذه الكلمة الهيروجليفيه قد يكون مأخوذاً عن الكلمة السامية
التي تنطق بالعربية « أسَل » وهي التي تطلق على نبات 'Juncus' .
وقد يكون من الطريف أن نشير هنا إلى احتمال آخر، وهي أن كلمة « حصير » في اللهجة
المصرية العربية تطلق على الجص المصنوع من نبات Juncus . . ومن المحتمل أن يكون أصل
كلمة « حصير » راجعاً إلى الكلمة الهيروجليفيه « آسير » .

(ب) المنطقة الثانية :

و يبلغ طولها نحو مترين ، من بداية المتر السادس إلى نهاية المتر السابع . ومعظم مساحتها كان
مغطى بطبقتين مستقلتين من الحصير، الطبقة العليا منها كانت من الحصير المصنوع من شرائح رقيقة
من نبات الأسَل . والطبقة السفلى من حصير مصنوع من أوراق نبات التيفا [الأكيا ب] المصفوفة
بالعرض والمخاطة ببعضها بالخيوط .

(ج) المنطقة الثالثة :

و يبلغ طولها نحو ثلاثة عشر متراً ، من بداية المتر الثامن حتى نهاية المتر العشرين . وكان معظم
مساحتها مشغولاً برصات الألواح الخشبية التي كان من المحتمل استخدامها في بناء كبائن المركب
ومقصوراته . وكان معظم هذه المنطقة مغطى بالحصير المصنوع من أوراق نبات التيفا [الأكيا ب]
المرصوفة بالعرض والمخاطة ببعضها بالخيوط . وكانت هذه الطبقة من الحصير مغطاة بدورها بطبقة
من القماش المصنوع من الكتان ، على أغلب الظن كما شرحناه مسبقاً . وقد وجدت من هذا
القماش بقايا كثيرة .
وتوضح الصورة أجزاء من السطح الخلفى لقطعة من هذا الحصير، وذلك بعد معالجتها بالمواد
الكيميائية الحافظة وبعد رفعها وعكس وضعها .

(١٥) V. Loret, Recherches sur Plusieurs Plantes connues des anciens Egyptiens. XII. Le Jono, (١٥)
Recueil de travaux relatifs a la philologie et d L'archeologie et Assyriennes T. 16, Paris, 1894.

M. Gustave Jequier, Matériaux Pour servir d L'etablissement d'un Dictionnaire d' Archeologie (١٦)
Egyptienne, Bulletin de L'Institut Francais d' Archeologie Orientale du Caire, T. XIX, 1922, P.
229.



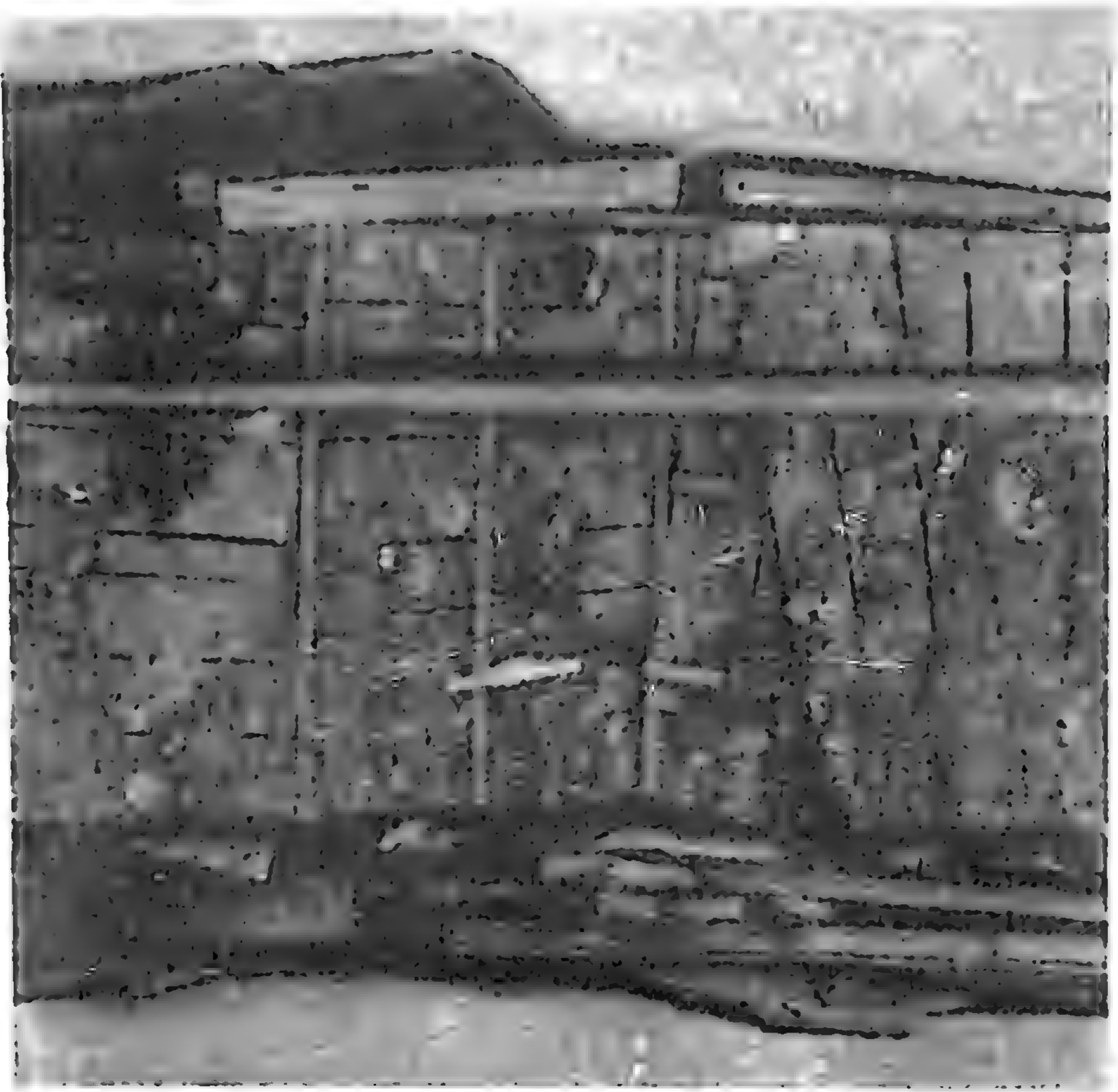
■ مجموعة من الحصر تتكون من ثلاث طبقات ، الطبقة العليا والطبقة السفلى مصنوعة من نبات *Typha Australis* وقد خيبت في بعضها بالخيوط . والطبقة الوسطى مصنوعة من سيقان نبات *Juncus* . [وذلك بعد معالجة هذه الحصر ونقلها إلى المعمل] .

وبجوار وتحت قطع الحصر التي وجدت في هذه المنطقة ، عثر على مجموعة من خمسة حبال يتكون كل منها من جديلتين وجدت مدججة وتخرج جميعها من خلال ثقب في إحدى الكتل الخشبية . وهذا يدل على أن بعض الحبال الكثيرة التي عثر عليها ضمن أجزاء المركب ، كانت مخصصة لربط أجزاء المركب ببعضها .

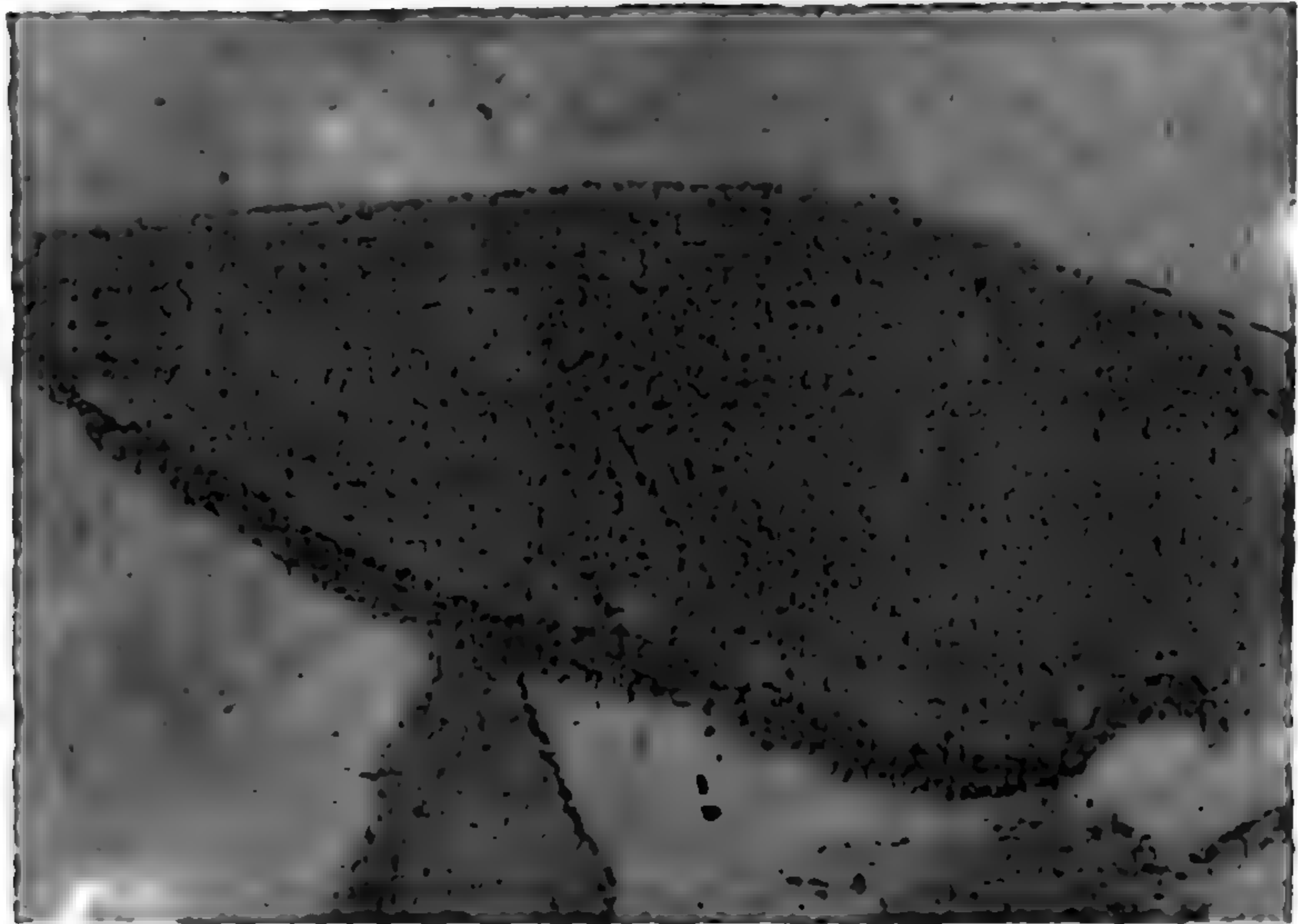
وقد استخدمت الحبال المصنوعة من نبات الحلفا في مصر منذ العصر الحجري الحديث وحضارة العمري (١٧) وحضارة المعادي (١٨) .

(١٧) E. A.M. Greiss, Anatomical Identification of Plant Remains and other Materials, Bulletin de l'Institut d'Egypte, T. XXXVI, Session 1953-1954, PP. 228-230.

(١٨) O. Menghin and M. Amer, The Excavations of the Egyptian University in the Neolithic Site at Maadi, 1936, P. 49.



■ جزء من المنطقة الثالثة التي كانت مغطاة في معظمها بطبقة من الحصر المصنوعة من أوراق نبات الأكواب، كانت مغطاة بدورها بطبقة من القماش.



■ مجموعة من خمسة من الحبال المجدولة من جديلتين، والتي كانت تستخدم في ربط الأجزاء.

وقرب نهاية طرف هذه المنطقة ، وجدت قطعة من الحصير المجدول مثل جدل السلال ، يبلغ طولها نحو ١٤ متراً وعرضها نحو متر واحد . وقد صنمت هذه القطعة من الحصير من نبات *Phragmites Communis* [الغاب أو البوص العادى] .

وقد استعمل هذا النبات [الغاب أو البوص العادى] فى صنع الحصير بمصر منذ فترة حضارة تاسا (١٩) كما استخدم أيضاً فى فترة حضارة البدارى (٢٠) وفترة ما قبل عصر الأسرات (٢١) ، (٢٢) . ومن المؤكد استخدام هذا النبات أيضاً فى صناعة الحصير فى عصر الأسرة الأولى (٢٣) .

وقد عثر على كسرة من الفخار ملقاة على سطح الحصير رقم (٢٢) بالمربع ب / ١٢ وقد لوحظ أن كلا من القماش والحصير تحت تلك الكسرة كان نظيفاً وغير ممزق وبحالة جيدة . وهذا يدل على أن كسرة الفخار هذه قد سقطت بطريق المصادفة قبل أن يقوم قدماء المصريين بغلق الحفرة وتغطيتها بالكتل الحجرية ، وذلك حين كان كل من القماش والحصير طازجاً وبحالة جيدة . وكانت قطعة الفخار تلك ، غير منتظمة الشكل ، وأبعادها القصوى هى ٩٥ ، ١٠٠ ، ٥١ سم . ونظراً لأنها مقوسة قليلاً ، وغير مطلية ، وغير محروقة جيداً ، فهذا يدل على أنها عبارة عن قطعة مكسورة من إناء فخارى كبير كان يستعمله العمال فى حفظ وتبريد مياه الشرب .

(د) المنطقة الرابعة :

ويبلغ طولها نحو أربعة أمتار ، من بداية المتر الحادى والعشرين إلى نهاية المتر الرابع والعشرين . ومعظم مساحتها تشغله أربعة أبواب مكومة فوق بعضها ، فوق ألواح خشبية أخرى أكثر عرضاً . ومعظم هذه المنطقة كان مغطى بما يشبه المخدات التى تتكون من طبقات عديدة من الأقمشة المسقية أو المنقوعة فى مواد راتنجية .

ومن المحتمل أن تكون هذه الأشياء التى تشبه المخدات عبارة عن « فواصل » أو « حواجز اصطدام » تستخدم فى تخفيف أو تقليل أثر اصطدام أو احتكاك جانبى المركب بشواطئ المجارى المائية التى من المفترض أن يبحر المركب فيها .

(١٩) G. Brunton, Mostgedda, PP. 6-7, 33.

(٢٠) G. Brunton and Caton-Thompson, The Badarian Civilization, P.67.

(٢١) G. Brunton, Mostagedda, PP. 62, 93.

(٢٢) R. MacIver, and A. C. Mace, El. Amrah and Abydos, P. 31; Pl. XI (5, 6).

(٢٣) R. Macramallah, Un cimetiere archaïque de la classe moyenne du peuple a Sàqqarah, 1940, PP. 3, 40-42, 47-50.

وبعض حواجز الاصطدام هذه قد وضعت فوق بعض الألواح المسطحة من أجزاء المركب .
ويبدو أن المادة الراتنجية التي نقت فيها قد سالت ونضحت على سطح هذه الألواح بفعل الحرارة
في بعض أوقات السنة . ووضعت بعض حواجز الاصطدام الأخرى على جوانب بعض العوارض
الخشبية للمركب ، وسالت أو نضحت المادة الراتنجية من هذه الحواجز . ولذلك فقد تساقطت هذه
المادة على أسفل العوارض الخشبية أو وقعت على أرض قاع الحفرة .
وفي المنطقة الرابعة أيضاً تم العثور على بقايا بعض الحصير والحبال .

(هـ) المنطقة الخامسة :

و يبلغ طولها نحو سبعة أمتار ، من بداية المتر الخامس والعشرين إلى نهاية المتر الحادى والثلاثين . وفي
هذه المنطقة وجدت الكثير من الحبال التي يدل منظرها على أنها من الحبال التي تستخدم في ربط أجزاء
المركب ببعضها .

(٤) أنواع الأخشاب التي صنع منها المركب

تتكون مختلف أجزاء المركب وأجهزته الخشبية من أنواع عديدة من الأخشاب . وقد أجرى
فحص ميكروسكوبى لعينات قليلة من هذه الأخشاب في معمل أبحاث منتجات الغابات في
إنجلترا ، بواسطة الدكتور إ . و . ج فيليبس الذي قدم التقرير العلمى التالى :

العينة (أ) :
وهى عبارة عن قطعة مكسورة من لوح المجذاف رقم (٢٢) . من المحتمل
أن تكون من أشجار اسمها العلمى *Ostrya Carpinifolia* التى
تنمو في مناطق جنوب شرق أوربا وآسيا الصغرى .

العينة (ب) :
وهى عبارة عن قطعة من اللوح الخشبى رقم (٤٧) ، يبدو أنها مصنوعة من
خشب أشجار اسمها العلمى *Juniperus* [العرعر ، أو الأبهل ، أو
الدفرا] .

العينة (جـ) :
وهى عبارة عن قطعة من العارضة رقم (١٤) من المحتمل أن تكون
مصنوعة من خشب أشجار اسمها العلمى *Balanites*
Aegyptiaca [الرتيبة ، وهى نوع من الأشجار الشوكية] .

العينة (د) :
وهى عبارة عن قطعة من عمود المجذاف رقم (٤٠) وهى مصنوعة من
خشب أشجار اسمها العلمى *Cedrus* [أشجار الأرز اللبنانية] .

العينة (هـ) • وهى عبارة عن أوتاد أو أسافين من الباب رقم (٢٣) ومن المحتمل أن تكون مصنوعة من خشب أشجار اسمها العلمى *Acacia* [أشجار السنط] — وهذا التشخيص غير مؤكد على نحو قاطع .

العينة (و) : وهى عبارة عن قطعة من لسان خشبى من أجزاء المركب . من المحتمل أن تكون مصنوعة من خشب أشجار اسمها العلمى *Mangifera Indica*

ويلاحظ أن العينات الخمس الأوائل مصنوعة من أخشاب أشجار تنمو فى مصر وفى البلاد المجاورة لها فى لبنان وغرب آسيا . أما العينة الأخيرة (و) فمن المحتمل أن تكون مصنوعة من أخشاب أشجار *Mangifera Indica* . ونظراً لأن من المعروف حتى الآن أن هذا النوع من الأشجار لا ينمو فى مصر ، كما أنه من غير المحتمل أن تكون لمصر علاقات تجارية مع الهند القديمة فى مثل هذا التاريخ المبكر ، لذلك فإن العثور على عينة من مثل هذا النوع من الأخشاب كان أمراً مشيراً للدهشة . ولهذا فقد عاودنا الاتصال بالدكتور فيليبس لموافقتنا بمزيد من التفاصيل عن فحصه لهذه العينة وتأكيد صحة نوعها ، باعتبار أن معرفة هذه التفاصيل هى مسألة شديدة الأهمية من ناحية الدراسات الأثرية والتاريخية . وأجاب الدكتور فيليبس بالتقرير التالى :

« بالنظر إلى الطبيعة التجريبية لفحص العينة (و) [*Mangifera Indica*] فمن الضرورى أن نعيد فحص هذه العينة مرة أخرى قبل الشروع فى الوصول إلى أية استنتاجات أثرية أو تاريخية . ولكن نظراً لأن العينة قد أعيدت لكم بعد فحصها ، فلن يكون باستطاعتى أن أضيف شيئاً لتقريرى السابق . وعلى قدر ما أتذكر فإن الطبيعة التركيبية لهذه العينة تماثل الطبيعة التركيبية لأخشاب *Mangifera Indica* . ورغم أن هذا التشخيص لا يؤخذ على نحو قاطع . لذلك إذا كان باستطاعتكم أن ترسلوا لنا هذه العينة مرة أخرى أو ترسلوا لنا عينة أخرى من نفس الجزء من المركب الذى أخذت منه هذه العينة فسوف يسرنا أن نعيد فحصها مرة أخرى » .

ولم يكن من المستطاع إرسال هذه العينة لإعادة فحصها مرة أخرى فى معمل بحوث منتجات الغابات بانجلترا حتى وقت نشر هذا التقرير [سنة ١٩٦٠] . حيث كنا بصدد جمع المزيد من عينات الأخشاب الأخرى لفحصها بهذا المعمل ، وسترسل هذه العينة ضمن العينات الأخرى . ونأمل أن تدلنا نتائج فحوص هذه العينات على أنواع الأخشاب الأخرى التى استخدمت فى صناعة أجزاء المركب ، الأمر الذى نتوقع معه زيادة معرفتنا بأنواع الأخشاب التى استخدمها قدماء المصريين ، كما يدلنا على مدى العلاقات التجارية التى كانت بين مصر القديمة وغيرها من المناطق المجاورة والمناطق البعيدة .

ومن المؤكد أن قدماء المصريين قد وضعوا فى اعتبارهم عدة عوامل عند اختيار نوع معين من الأخشاب لصناعة جزء معين من أجزاء المركب . وعلى سبيل المثال فقد وضعوا فى اعتبارهم مدى

الصلابة ، وقوة الاحتمال ، ومُعايل المسامية [أى وجود المسام] ، والحجم ، والطول ، والكثافة أو الشغل النوعى ... إلخ . وسوف يتسنى لنا دراسة جميع هذه الاعتبارات والعوامل ، بعد الحصول على نتائج فحوص عينات من مختلف أجزاء المركب ، وبعد تركيب هذه الأجزاء فى الشكل النهائى للمركب لمعرفة وظائفها الحقيقية .

(٥) الأصباغ التى استخدمت فى دهانات الأخشاب

لوحظ أن بعض الأجزاء الجانبية للمركب ، وكذا لوحين صغيرين لهما شكل شبه معين متوازى الأضلاع قد دهنوا باللون الأبيض [وقد ثبت أن هذا اللون مكون من سلفات الكالسيوم — الجبس] .

وقد تم تحليل الدهان الأبيض الذى دهن به اللوح شبه المعين المتوازى الأضلاع رقم (٣) فى معامل مصلحة الكيمياء بالقاهرة ، وأسفر التحليل عن النتائج التالية :

النسبة المئوية

١٨٫٢	ماء مركب
٢٫٣	فقد الاشتعال
١٫١	عدم ذوبانه فى حامض الهيدروكلوريك
٠٫١	أكاسيد الحديد والألومنيوم
بقايا	خامس أكسيد الفوسفور
٣٣٫١	أكسيد الكالسيوم
بقايا	أكسيد المغنسيوم
٤٤٫٨	ثالث أكسيد الكبريت
٠٫٦	كلوريدات [اعتبرت كلوريد صوديوم]
١٠٠٫٢	الإجمالي

وطبقاً لهذه النتائج فيمكن حساب مكونات هذا الدهان الأبيض على النحو التالى :

النسبة المئوية

المكونات

١٫١	سيليكات
٠٫١	أكاسيد الحديد والألومنيوم

٨٧٠	سلفات كالسيوم (مائية)
٧٤	سلفات كالسيوم (لا مائية)
٣١	كربونات كالسيوم
بقايا	كربونات مغنسيوم
بقايا	فوسفات كالسيوم
١٦	كلوريد صوديوم
١٩	بقايا محروقات

الإجمالي ١٠٠٢

و يدل هذا التركيب على أن النسبة المثوية لأكسيد الحديد ضئيلة للغاية . ولو كانت نسبته أعلى من هذا المعدل ، لأصبح هذا الدهان الجبسى الأبيض يميل إلى اللون الأصفر أو اللون القرنفلى [الأحمر الفاتح] . ومن هذا نرى أن قدماء المصريين قد اختاروا نوعاً غير عادى من الجبس الطبيعى الأبيض وحرقوه ثم أطفأوه بالماء ليحصلوا على هذا اللون الأبيض الصافى .
وبالنظر إلى أن مثل هذا الدهان يزول بسهولة إذا بقى فى الماء لبعض الوقت ، فمن المحتمل أن هذا المركب لم يستخدم فى الإبحار من قبل (٢٤) .
وقد وجدت قطعة واحدة من الخشب مدهونة باللون الأحمر الذى دل تحليله على أنه أكسيد الحديد الأحمر [المغرة الحمراء] . وأغلب الظن أن هذا اللون قد مُزج بمادة لاصقة .

(٦) الوصلات

لوحظ وجود العديد من الأجزاء الخشبية للمركب مكونة من قطع خشبية ملتصقة أو مربوطة ببعضها بعدة طرق هى :

(أ) استخدام الخوابير

يعمل ثقبان فى قطعتى الخشب المراد وصلهما ببعضهما ، و يوضع كل ثقب فى مواجهة الثقب الآخر ، ويملا الثقبان بمعجون لاصق ، ثم يحشر فيها خابور من الخشب أقصر قليلاً من المسافة بين قاعى الثقبين ، ثم يزال المعجون الزائد الذى حل محله الخابور الخشبي . و يصنع هذا الخابور الخشبي غالباً من خشب السنط *Acacia*

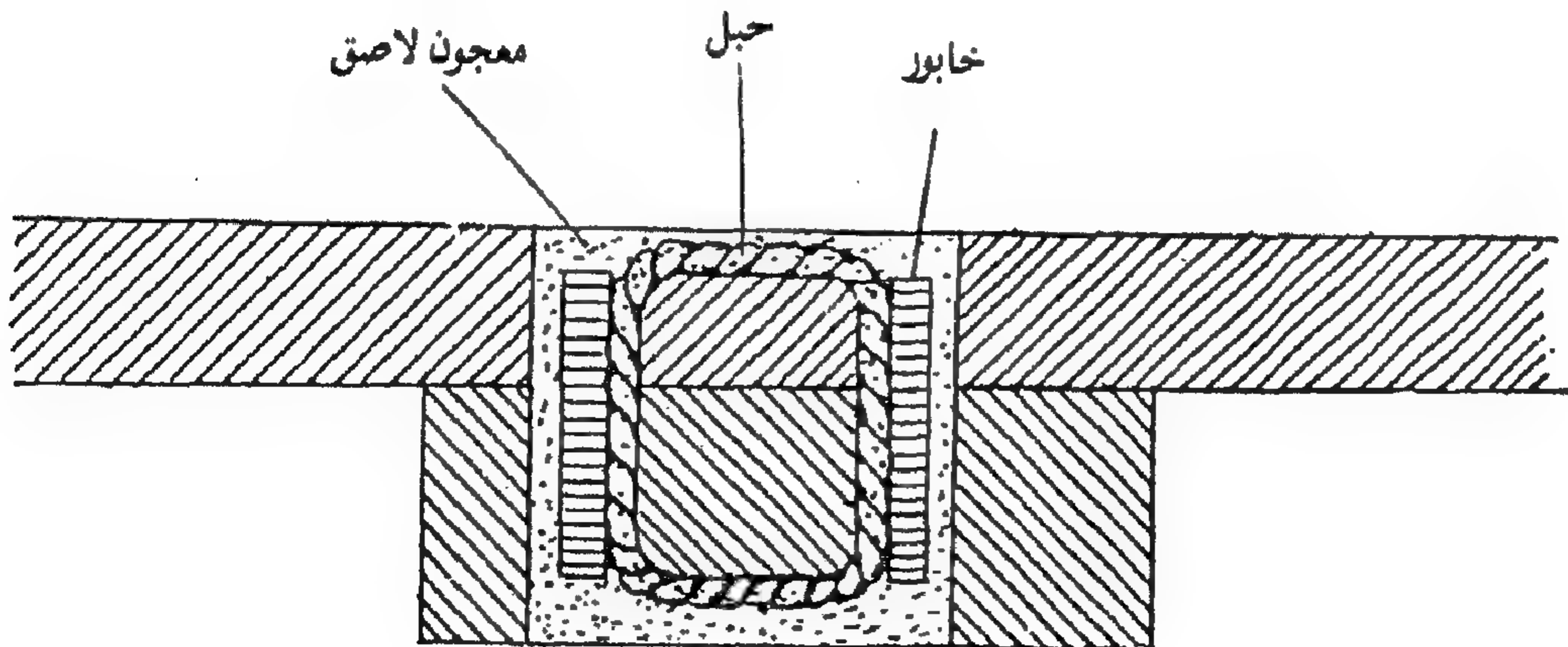
(٢٤) ومن المحتمل أيضاً أن يكون قدماء المصريين قد دهنوا هذه الأجزاء من المركب بعد إخراج المركب من الماء وتفكيكه توطئة لدفعه بالحفرة . [المترجم] .

وأثبت التحليل النوعى لهذا المعجون اللاصق انه كان مصنوعاً من مزيج من أكسيد الحديد ومادة عضوية نيتروچينية [أزوتية] لاصقة . وقد ثبت وجود الصوديوم والبوتاسيوم فى هذا المعجون أيضاً عندما أجرى فحصه بمقياس الشدة الضوئية بمعمل البحوث بالمتحف البريطانى بلندن ، حيث أثبتت العينة أنها تحتوى على ٠,٧٠ % من الصوديوم و ٠,٨٠ % من البوتاسيوم . ونظراً لأن المادة اللاصقة مادة نيتروچينية [أزوتية] فمن المحتمل أن تكون من « الغراء » . وقد قام الدكتور أ. إ. ورنر بتحليل هذه المادة فى معمل البحوث بالمتحف البريطانى بلندن ، وأكد هذه النتيجة حيث ذكر فى تقريره : « أستطيع أنؤكد أن هذه المادة اللاصقة عبارة عن غراء . حيث أثبت فحصها النيتروچينى نتيجة إيجابية . وعندما أجرى فحصها على أساس أنها من « الصمغ » أثبت الفحص النيتروچينى نتيجة سلبية » .

وعند فحص أكسيد الحديد الذى كان ممزوجاً ببعض عينات المعجون اللاصق ، تبين انه غير بللورى ومن ألوان مختلفة . ومن المعروف أن أكسيد الحديد يوجد فى مصر ، فى صورة غير متبلورة ، وله ألوان وأشكال متعددة هى : المغرة الحمراء ، والمغرة الصفراء ، والمغرة البنية . وجدير بالذكر هنا أن قدماء المصريين قد مزجوا هذه الأنواع من المغرة ، سواء منفصلة كل لون على حدة ، أو مزيج من لونين ، بالمعجون اللاصق للحصول على اللون المناسب الذى يتناسق مع لون الخشب الذى يستخدم هذه المعجون فى لصقه .

(ب) التريط مع استخدام الخواير

وفى معظم الحالات التى استخدمت فيها الخواير لوصل القطع الخشبية ببعضها ، كان يحفر زوجان من الشقوق فى قطعتى الخشب المراد وصلهما ، ويحفر فى الخشب مجرى يصل بين كل ثقبين

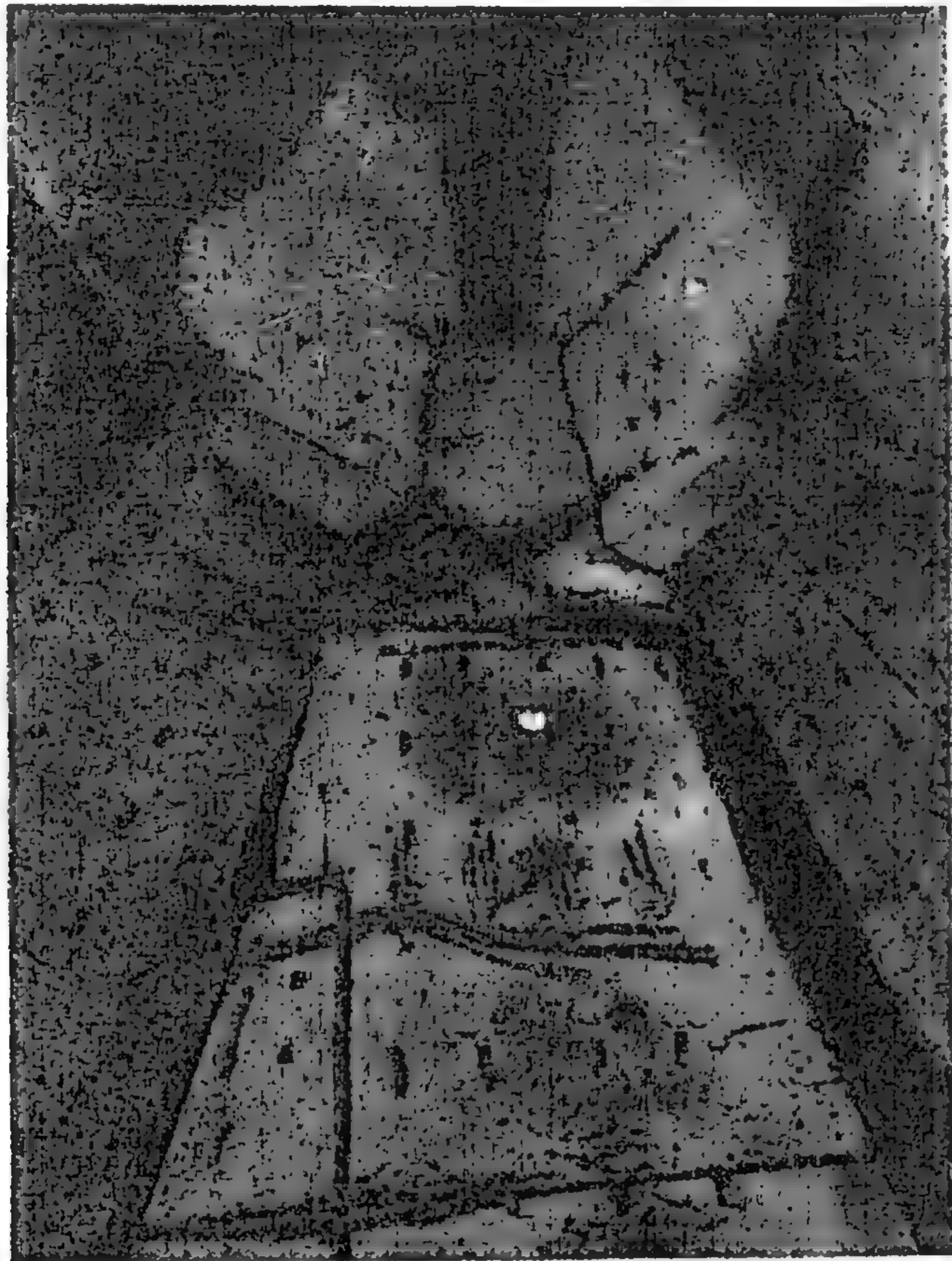


■ قطاع فى الخشب يوضح كيفية استخدام الخواير مع الربط والتثبيت .

متقابلين ، تمر فيه الحبال المجدولة التي تستخدم في ربط قطعتي الخشب المراد وصلها ، ثم يوضع المعجون اللاصق بالطريقة السابق شرحها ، ويوضع الخابور في مكانه بين كل ثقبين متقابلين ، ويزال الزائد من المعجون اللاصق .

(جـ) الربط أو التثبيت

وكانت قطع كثيرة من الأجزاء الخشبية للمركب مربوطة ببعضها ، سواء باستخدام الحبال المصنوعة من نبات الحلفا ، أو باستخدام هذه الحبال بالإضافة إلى المسامير المزدوجة السن المصنوعة من النحاس . وقد عثر على الكثير من هذه الحبال التي استخدمت في ربط أجزاء من المركب ببعضها .



■ بعض الحبال التي استخدمت في ربط أجزاء المركب ، كما عثر عليها في مكانها الأصلي .

وفي الحالات التي تتطلب ربطاً قوياً وتثبيتاً شديداً ، وعلى سبيل المثال عند ربط وتثبيت رأس عمود في عارضة أو رافدة خشبية ثقيلة ، كان يتم تثبيت أودق مسمار نحاسي ذي عروة بالقرب من مكان الوصل ، تمر فيه الحبال المستخدمة في الربط وذلك بغرض تقوية الربط والتثبيت وزيادة كفاءتهما . وقد لاحظنا وجود أحد هذه المسامير النحاسية ذات العراوى وذات السن المزدوج وقد دُقَّ بالقرب من رأس أحد الأعمدة . ولاحظنا أن الطرف العلوى لهذا العمود يأخذ شكلاً مقعراً ليتناسب مع العارضة شبه الاسطوانية التي سيتم ربط العمود وتثبيته فيها باستخدام الحبال التي تمرر خلال عروة المسمار .

وتعتبر هذه الحالة أقدم أثر عثر عليه يبين لنا الكيفية التي استخدمها قدماء المصريين في استعمال المسامير النحاسية في عمليات ربط الأجزاء الخشبية ببعضها . وكان أقدم مثال قبل ذلك هو استخدام قطع من النحاس كوصلات لربط الناووس الخشبي الضخم والتابوت الخشبي الذي كان يتضمن مومياء الملك امنمحات من ملوك الأسرة الثانية عشرة (٢٥) .

وإلى جانب هذه المسامير ذات العراوى التي استخدمت في عمليات ربط القطع الخشبية ببعضها ، وجدت أشكال أخرى من هذه المسامير النحاسية استخدمت « كرزة » في أربعة من الأبواب الخمسة التي عثر عليها ضمن أجزاء المركب . وقد تم فحص أحد هذه المسامير النحاسية التي كانت مدقوقة في العارضة الخشبية الطويلة رقم (٢٤) فحصاً فيزيائياً وكيميائياً باستخدام وسائل الفحص التالية :

١ - دراسة التركيب المعدني :

وقد تم فحصه بهذه الطريقة في المعمل المركزى للمتاحف البلجيكية ببروكسل ، وذلك خلال زيارتي له في أغسطس ١٩٥٦ . وقد قامت المدمواز يل جور يكس بإعداد شريحة صغيرة من هذا المسمار النحاس لعملية التصوير الدقيق Microphotography ، والتقطت ثلاث صور دقيقة مختلفة .

٢ - الفحص بانكسار أشعة إكس :

كان المظهر العام للمسمار محل الفحص ، يدل على أنه إما أن يكون مصنوعاً من النحاس أو من البرونز . وحتى يمكن تحديد من أيها صنع المسمار ، استخدمنا جهاز قياس درجة انكسار أشعة

إكس ، وسجلنا هذه الدرجة على فيلم مقاسه ٨ × ٨ سم . وذلك بالنسبة لقطعة من النحاس النقي ، وقطعة من المسمار محل الفحص ، وقطعة من البرونز [عبارة عن عملة معدنية تحتوى على حوالى ١٠ ٪ من القصدير] . ولاحظنا بوضوح ، أن خطوط الأشعة الخاصة بالمسمار تكاد أن تنطبق أو تتماثل مع خطوط الأشعة الخاصة بقطعة النحاس النقي ، وتختلف تماماً عن خطوط الأشعة الخاصة بقطعة البرونز .

ونتيجة لهذا الفحص تبين لنا أن المسمار مصنوع من النحاس ، ولكن نظراً لأن خطوط المسمار لا تنطبق « تماماً » مع خطوط قطعة النحاس النقي ، فإن معنى ذلك أن من المحتمل وجود نسب صغيرة من شوائب معدنية أخرى في صورتها الطبيعية .

٣ - التحليل الطيفي الكيميائي باستخدام أشعة إكس :

وحتى يمكن التعرف بدقة على هذه الشوائب المعدنية الطبيعية الموجودة في تركيب المادة الأساسية التى صنع منها المسمار محل الفحص ، تم استخدام أشعة إكس لتسجيل الطيف الفلورسنتى للمواد المختلفة . وقد بين لنا المنحنى أن المادة الأساسية للمسمار هى النحاس ، مع احتوائها على نسب ضئيلة من الحديد ، والزنك ، والزرنيخ .

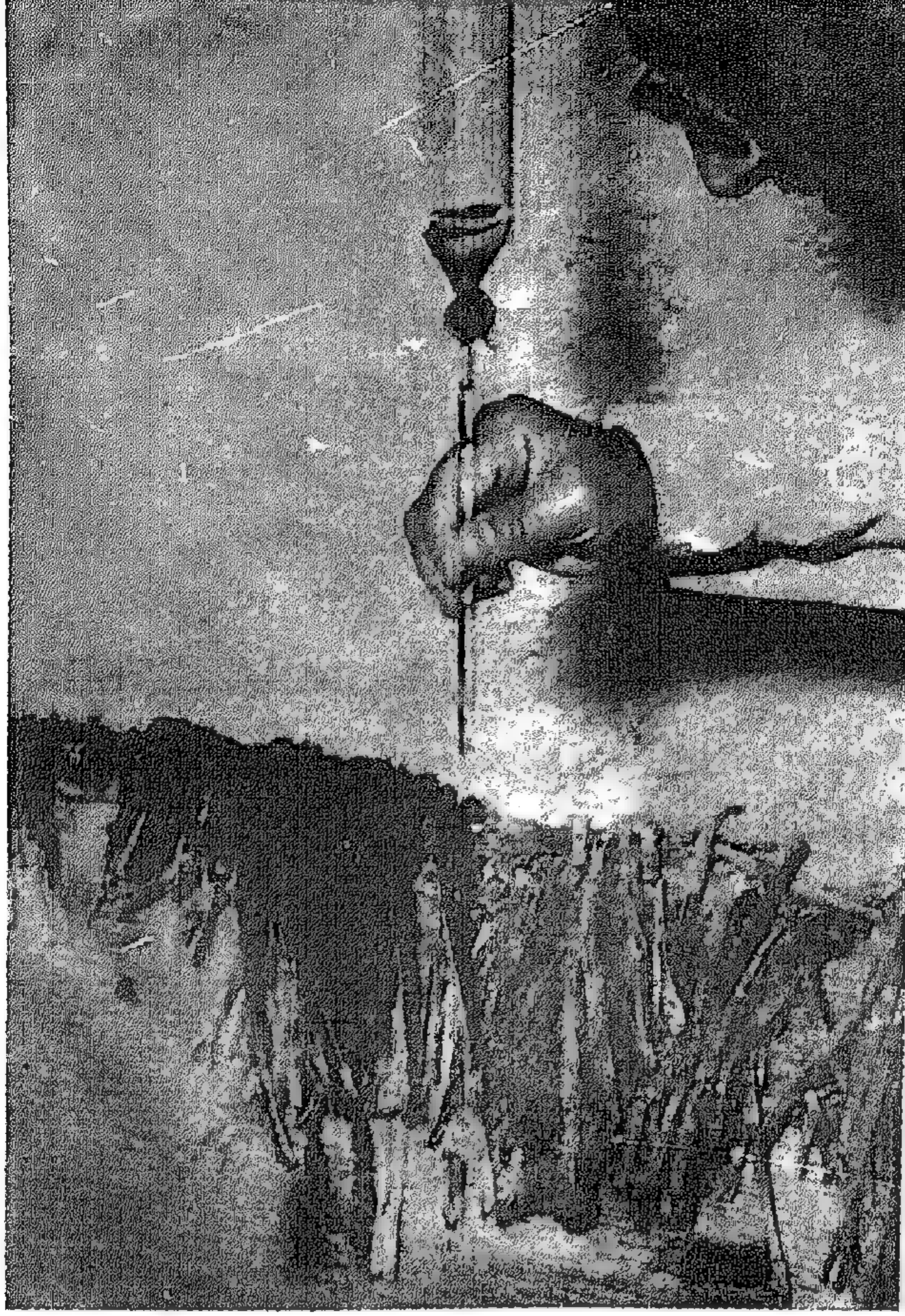
٤ - التحليل الميكروكيميائى :

وقد أجرى هذا التحليل بمعاونة مس بيمسون بعمل البحوث بالمتحف البريطانى بلندن . وقد تمت التجربة على قطعة من المسمار النحاسى محل الفحص ، وأثبت تحليل القياسات الطيفية أن هذه القطعة تتركب من العناصر التالية :

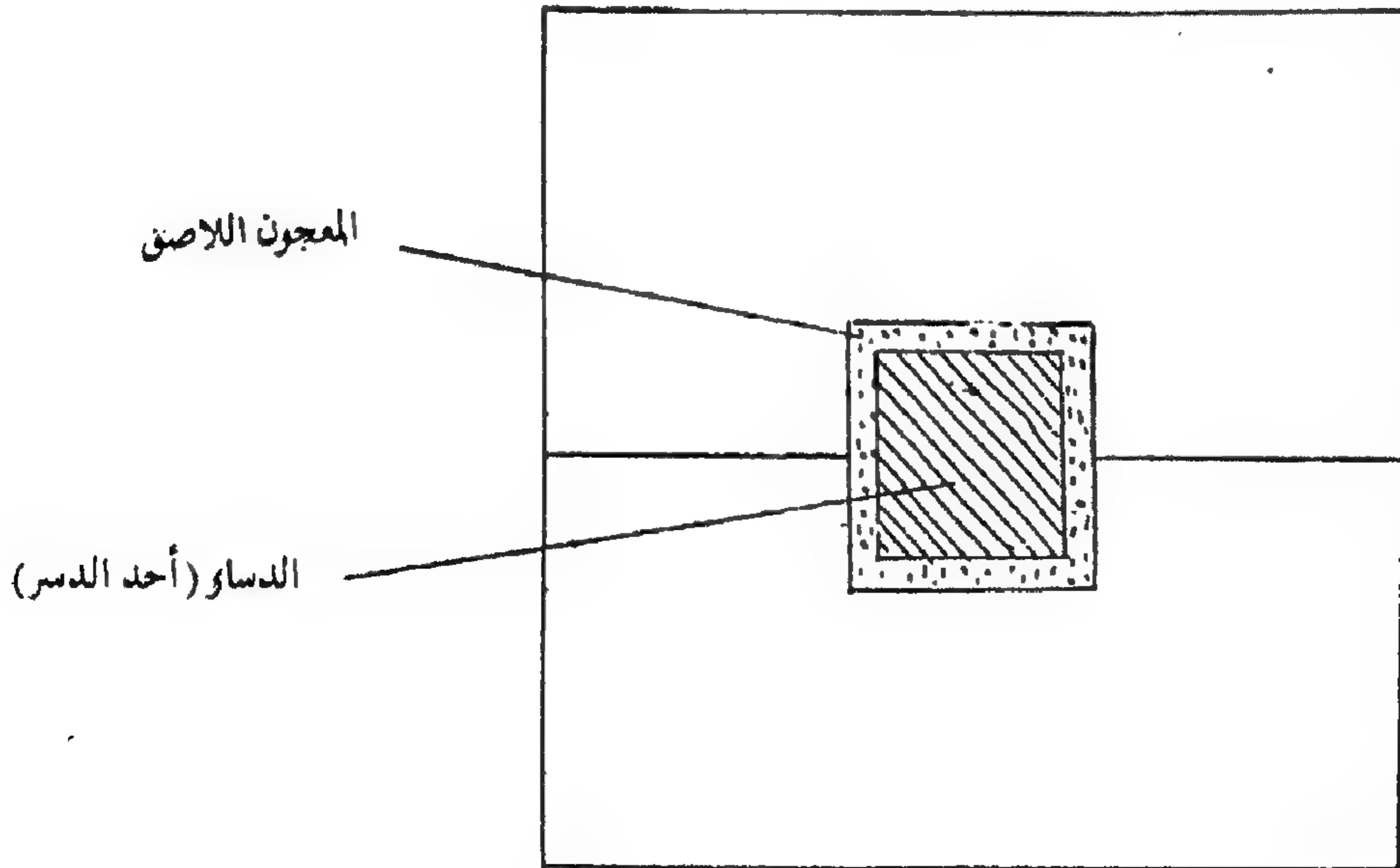
النحاس	٩٤.٥ ٪
زرنيخ	١.٤ ٪
حديد	٠.٨ ٪
زنك وأوكسجين	٣.٣ ٪
إجمالى	١٠٠.٠ ٪

(د) استخدام الدُّسُر الخشبية

استخدمت الدُّسُر الخشبية المسطحة بكثرة فى وصل جوانب الألواح الخشبية التى وُجدت ضمن أجزاء المركب . وكانت هذه الدُّسُر تثبت فى المكان المهيأ لها وتلصق بالمعجون اللاصق الذى سبق شرحه مسبقاً .



■ معالجة مجموعة من الحصى بمحلول خلاص البوليفينيل ، في موقعها بالحفرة قبل رفعها .



■ قطاع يوضح كيفية استخدام الدسار في وصل الألواح الخشبية ببعضها .

(٧) كيفية صيانة المواد والأشياء التي وُجدت على سطح المركب

لوحظ أن الحصير والحبال والأقشعة ، وإلى حد ما بعض حواجز الاصطدام التي وجدت على سطح المركب كانت هشّة لدرجة يمكن أن تتحول معها إلى مسحوق أو تتفتت إلى ذرات بمجرد لمسها . لذلك كان لابد من معالجتها بالمواد الحافظة المناسبة قبل تحريكها أو رفعها . وقد استغرقت عمليات صيانة ورفع هذه الأشياء فترة ثلاثة شهور متوالية ، اتبعت خلالها الاجراءات التالية :

تم عمل صورة فوتوجرافية شاملة لسطح المركب كما كان موجوداً بداخل الحفرة . وقسمت المساحة الكلية للسطح إلى (٦٣) مربعاً بمساحة متر مربع واحد لكل مربع .

ورقت المواد والأشياء الهامة بأرقام سلسلة وتم تنظيفها بتيار لطيف من الهواء المضغوط . ثم سجلت بالصورة الفوتوجرافية ، ثم عوملت بمحلول بلاستيكي مناسب وتركت لتجف لمدة يوم واحد أو أكثر حسب الأحوال . ثم رفعت أخيراً ونقلت إلى المعمل الكيميائي حيث أجريت لها جميع عمليات الحفظ والصيانة ، فتم لصق الأجزاء السائبة ، ولصق الأجزاء ببعضها . وتم إعداد بطاقات خاصة دونت فيها جميع الأوصاف الهامة الخاصة بكل قطعة . أما الأشياء والمواد الأخرى الأقل أهمية فقد حفظت بعد صيانتها ، أو بدون صيانتها ، لاستخدامها في التجارب والدراسات العلمية .

وفي الجدول رقم (٤) نوضح ملخصاً للمواد والأشياء التي تم حفظها وصيانتها :

الجدول رقم (٤)

المنطقة	الأشياء التي تمت صيانتها	أرقامها
المنطقة الأولى	(١١) مجموعة من طبقات متعددة من الحصير	من ١ - ١١
المنطقة الثانية	(٥) مجموعات من طبقتين من الحصير	من ١٢ - ١٦
المنطقة الثالثة	(٩) حصر مغطاة بالقماش	من ١٧ - ٢٠ ، ٢٢ ، ٢٣ ، ٢٥ - ٢٧
	(١) حصير من البوص Phragmites Communis	٢٤
	(٢) مجموعة من الحبال	٢١ ، ٣٥
المنطقة الرابعة	(٣) حواجز اصطدام (مجمعة)	٢٨ ، ٣٢ ، ٣٩
	(٦) حواجز اصطدام (متفرقة)	٢٩ ، ٣٠ ، ٣٣ ، ٣٤ ، ٣٦ ، ٣٧
	(١) حبل	٣١
المنطقة الخامسة	(٣) حبال [تركت بالموقع]	٤٠ - ٤١
	(١) حصير من طبقة واحدة من الأكياب Typha Leaves	٣٨

(٨) كيفية صيانة الأجزاء الخشبية للمركب

بالرغم من أن معظم الأجزاء الخشبية للمركب كانت مفككة ، فقد وجدت مرصوصة بداخل الحفرة بشكل يعطى الملامح والخطوط العامة لشكل مركب .

وعند التأكد من أن الأجزاء الخشبية كانت مفككة ، تقرر أن ترفع الأجزاء التي كانت مرصوصة في كل طبقة على حدة . وهو نفس النظام الذى استخدم عند رفع المواد النباتية التي وجدت على سطح المركب . وعلى هذا الأساس كانت كل طبقة تصور صورة فوتوجرافية شاملة ، ويتم تقسيم مساحة هذه الصورة إلى مربعات لتحديد الموضع أو الموقع الأصلي لكل قطعة .

ثم رفعت هذه القطع من الحفرة بعناية شديدة ، ونقلت إلى ستديو الترميم حيث سجل لها وصف دقيق وأعدت بطاقة بالبيانات الخاصة بكل قطعة . وتجرى لها أخيراً العمليات والمعالجات الخاصة بصيانتها .

وكانت كل قطعة من هذه القطع تفحص جيداً ، مع تسجيل أية ملاحظات علمية خاصة بها . وقد اتبع نفس الاجراء في فحص وتسجيل البيانات الخاصة بعينات المواد الأخرى مثل المعجون اللاصق ، والقماش ، والمواد الراتنجية ، والبقايا النباتية ... إلخ . وقد حفظت هذه العينات لفحصها وتحليلها .

وقد استخدمت في تنظيف هذه القطع والعينات فرشاة كهربائية مع شفط ونفخ الهواء ، ثم عولجت بمحلول خلاص البولي فينيل أو محلول البيداكريل ١٢٢ × (I-C-I) وكانت هذه المحاليل ترش بآلة خاصة ، أو تدهن بالفرش ، أو تغمس فيها القطع الصغيرة . أما درجة تركيز هذه المحاليل أو عدد أوجه (مرات) الدهان فكانت تتوقف على حالة القطعة المراد حفظها وصيانتها .

وقد استخدمت المادة الراتنجية اللاصقة المنخفضة اللزوجة (Markon Resin 9) المستوردة من (Scott Bader and Co. Ltd, London)

في عمل محلول بعد إضافة الأسيتون . واستخدم هذا المحلول في حفظ وصيانة القطع الأكثر تحللاً . كذلك فقد تم خلط هذه المادة الراتنجية بنشارة الخشب واستخدمت في لصق القطع المكسورة ببعضها .

وفي معظم الحالات ، أضيفت إلى هذه المحاليل نسبة ٢ % من مادة بارا-ديكلوروبنزين ، ونسبة ٢ % من مادة د . د . ت للوقاية من هجوم الحشرات .

وقد وجدت الأجزاء الخشبية للمركب مرصوصة فوق بعضها في (١٣) طبقة . وتتكون من (٦٥١) جزءاً . وبعض قطع هذه الأجزاء كان شديد الضخامة . وعلى سبيل المثال ، فقد كان

هناك (١١) لوحاً خشبياً تتراوح أبعادها بين : ٤٥ , ١٦ × ٤٧ , ٠ , ١٢ × ٠ , متراً ، و ٧٢ × ٢٢ ر ٥٢ × ١٤ ر متراً . ويصل وزن كل منها نحو طن واحد . كما أن بعض هذه الألواح ، وغيرها ، كان كثير المسام ، الأمر الذي تطلب كميات كبيرة من المحاليل البلاستيكية .

وأخيراً أوجه الشكر إلى الزملاء الذين بذلوا جهدهم لمعاونتي في عمليات حفظ وصيانة المواد والأشياء التي أشرنا إليها آنفاً . وأخص بالذكر السادة : فيكتور جرجس عوض الله ، وعبد اللطيف عرفان ، وعبد الغنى الديباوى من هيئة العمل الكيميائي بمصلحة الآثار المصرية . كما أوجه الشكر للسيد / حسن زكى الذى أعد معظم الصور الفوتوجرافية التى تطلبها نشر هذا التقرير العلمى .

الدكتور زكى اسكندر



الفصل الرابع

تقرير عن وسائل وكيفية رفع الأجزاء الخشبية للمركب

THE LIFTING UP OF THE WOODEN PARTS
OF THE GIZA BOAT
BY: AHMAD YOUSSEF MOUSTAFA

إعداد: أحمد يوسف مصطفى
ترجمه عن الإنجليزية : مختار السويفى

● مقدمة

- أولا : التقاط الصور الفوتوجرافية للأجزاء الخشبية قبل رفعها من داخل الحفرة.
- ثانيا : الوصول إلى أسطح القطع والأجزاء دون الدوس عليها .
- ثالثا : حماية القطع والأجزاء الضعيفة من المركب أثناء رفعها من داخل الحفرة .
- رابعا : رفع الأجزاء الخشبية للمركب ونقلها إلى ستديو الترميم .
- خامسا : كيفية ترتيب وتنظيم أجزاء المركب بداخل ستديو الترميم .
- سادسا : الحبال والأشياء الأخرى التى وجدت مع الأجزاء الخشبية للمركب .

□ مقدمة :

في مايو ١٩٥٤ ، عثرت مصلحة الآثار المصرية على مركب ضخم مدفون بحفرة بجنوب الهرم الأكبر بالجيزة . وقد وجدت أجزاء المركب مفككة ومرصوصة بداخل الحفرة المنحوتة في صخر الهضبة . وكانت أبعاد الحفرة حوالي ٣١ر٢ م طولاً ، ٢ر٦ م عرضاً ، ٣ر٥ م عمقاً . وكانت الحفرة مغطاة بكتل حجرية عددها (٤١) كتلة ، أبعاد كل منها نحو ٤ر٥ × ١ر٨ × ١ر٦ متراً . وكانت هذه الكتل مرصوصة بجانب بعضها فوق الحفرة . أما الأجزاء الخشبية للمركب فقد ظلت سليمة ومحفوظة جيداً تحت هذا الغطاء لما يقرب من ٤٧٠٠ سنة .

وقد وجدت الأجزاء الخشبية للمركب مرصوصة ومكومة فوق بعضها بارتفاع يصل إلى نحو ثلثي عمق الحفرة . وعلى سطح هذه الأجزاء الخشبية المكومة ، عثر على بقايا حصير وحبال وأشياء ومواد أخرى . وقد تولى المعمل الكيميائي بمصلحة الآثار المصرية معالجة هذه الأشياء قبل رفعها إلى خارج الحفرة [راجع التقرير العلمى الذى أعده الدكتور زكى اسكندر] . وذلك تمهيداً لنقلها وللمحافظة عليها واعدادها للعرض المتحفى بعد إعادة تركيب المركب .

وبجوار موقع الحفرة تم بناء ستديو خاص لترميم المركب وأجزائه . وكان متسعاً بدرجة تكفى القيام بعمليات المحافظة على هذه الأجزاء ، وإصلاحها ، وإعادة تركيب المركب بكامله .

وفى ١٧ ديسمبر ١٩٥٥ بدأت عمليات رفع الأجزاء الخشبية للمركب من داخل الحفرة ونقلها إلى ستديو الترميم . وحسناً فعلت مصلحة الآثار المصرية حين قررت ضرورة التعاون فى إجراء هذه العمليات بين أمين منطقة آثار الهرم ، ومدير المعمل الكيميائى ، ورئيس قسم الترميم بالمصلحة .

وقد تعاون أمين منطقة آثار الهرم مع مدير المعمل الكيميائى فى إعداد وصف تفصيلى لكل قطعة من أجزاء المركب ، وذلك بمجرد نقلها من داخل الحفرة إلى ستوديو الترميم . وقد تم تسجيل هذا الوصف التفصيلى فى سجل خاص باللغة العربية ، وفى بطاقات خاصة بكل قطعة باللغة

الإنجليزية . كما تولى مدير مدير العمل الكيميائي مسئولية صيانة ومعالجة الأجزاء الخشبية للمركب بالمواد الكيميائية لمنعها من التآكل أو التحلل . وقد توليت مسئولية رفع الأجزاء الخشبية من الحفرة ونقلها إلى ستديو الترميم حيث أجرى ترميمها وإصلاحها وإعدادها للتركيب .

ومن أجل القيام بهذا العمل على نحو سليم ، تم الاتفاق على تنفيذه على عدة مراحل ، بحيث تعتمد كل مرحلة منها على اتمام المرحلة السابقة لها بنجاح . وكانت هذه المراحل على النحو التالي :

١ - التصوير الفوتوجرافى لأجزاء المركب قبل رفعها من داخل الحفرة .

٢ - الوصول إلى أسطح القطع دون الدوس عليها .

٣ - حماية القطع والأجزاء الضعيفة قبل رفعها .

٤ - رفع الأجزاء الخشبية للمركب من داخل الحفرة ونقلها إلى ستديو الترميم .

٥ - تنظيم وترتيب أجزاء المركب بالاستديو .

ويوضح هذا التقرير كيفية تنفيذ جميع هذه المراحل ، وتسجيلها بالصور الفوتوجرافية . وقد قمت بالتقاط جميع هذه الصور الفوتوجرافية بنفسى فيما عدا بعض الصور القليلة التى التقطت فى وقت سابق على وقت بدء اشتراكى فى هذا العمل .

وفى نهاية هذا التقرير ، أعددت وصفاً مختصراً لبعض الحبال والأشياء الغريبة الأخرى التى عثر عليها مع الأجزاء الخشبية للمركب .

« أولاً »

التقاط الصور الفوتوجرافية للأجزاء الخشبية

قبل رفعها من داخل الحفرة

كان هناك هدفان من وراء التقاط الصور الفوتوجرافية للأجزاء الخشبية للمركب . الهدف الأول : هو تسجيل سطح جميع الأجزاء المرئية من كل طبقة من الطبقات المرصوفة فوق بعضها ، وذلك فى صورة فوتوجرافية واحدة ، توضح موقع ومكان كل جزء وعلاقة كل قطعة بما يجاورها من قطع وأجزاء أخرى . أما الهدف الثانى : فهو التقاط صورة فوتوجرافية منفصلة لكل قطعة على حدة ، لتسجيل حالتها قبل رفعها من داخل الحفرة .

وكان من الصعب تحقيق الهدف الأول نظراً لعدم وجود كاميرا خاصة بعدسات خاصة يمكنها التقاط صورة واحدة شاملة لجميع المساحة الأفقية للحفرة التى يزيد طولها عن ٣٠ متراً ويزيد عرضها على مترين ونصف المتر .

ولكن السيد / حسن زكى ، المصور ، تغلب على هذه المشكلة ، بأن قام بتحريك الكاميرا على قضبان فوق الحفرة ، وضبطت الكاميرا على مسافة ثابتة ، والتقط بها عدة صور متعاقبة بنفس الزاوية ، ولمسافات متساوية من أول الحفرة لآخرها . وقد تم لصق هذه الصور المتعاقبة ببعضها وكونت منها صورة واحدة يظهر فيها سطح الحفرة بكامله ، وبالتالي يظهر فيها السطح العلوى لكل طبقة بشكله الكامل . وقد أعيدت تلك الطريقة فى التصوير (١٣) مرة لالتقاط صور شاملة لأسطح الطبقات الثلاث عشر التى رصت فيها أجزاء المركب .

وفى الصورة يظهر سطح الطبقة الأولى من طبقات أجزاء المركب وذلك بعد رفع بقايا الحصى والحبال ... إلخ . وبعد تنظيفها من قطع المونة التى كانت قد تساقطت عليها .

وبالنسبة للهدف الثانى ، فقد قمت بالتقاط صورة منفصلة لكل قطعة من أجزاء المركب وذلك للتمكن من دراسة نظام كل جزء من أجزاء المركب ، وتدوين أية ملاحظات تساعد فى القيام بإصلاح هذه الأجزاء أو تساعد فى تركيب المركب . ونرى فى الصور بعضاً من هذه الأجزاء والقطع المنفصلة ، كما نرى موقع بعض القطع وعلاقتها بالقطع الأخرى .

« ثانياً »

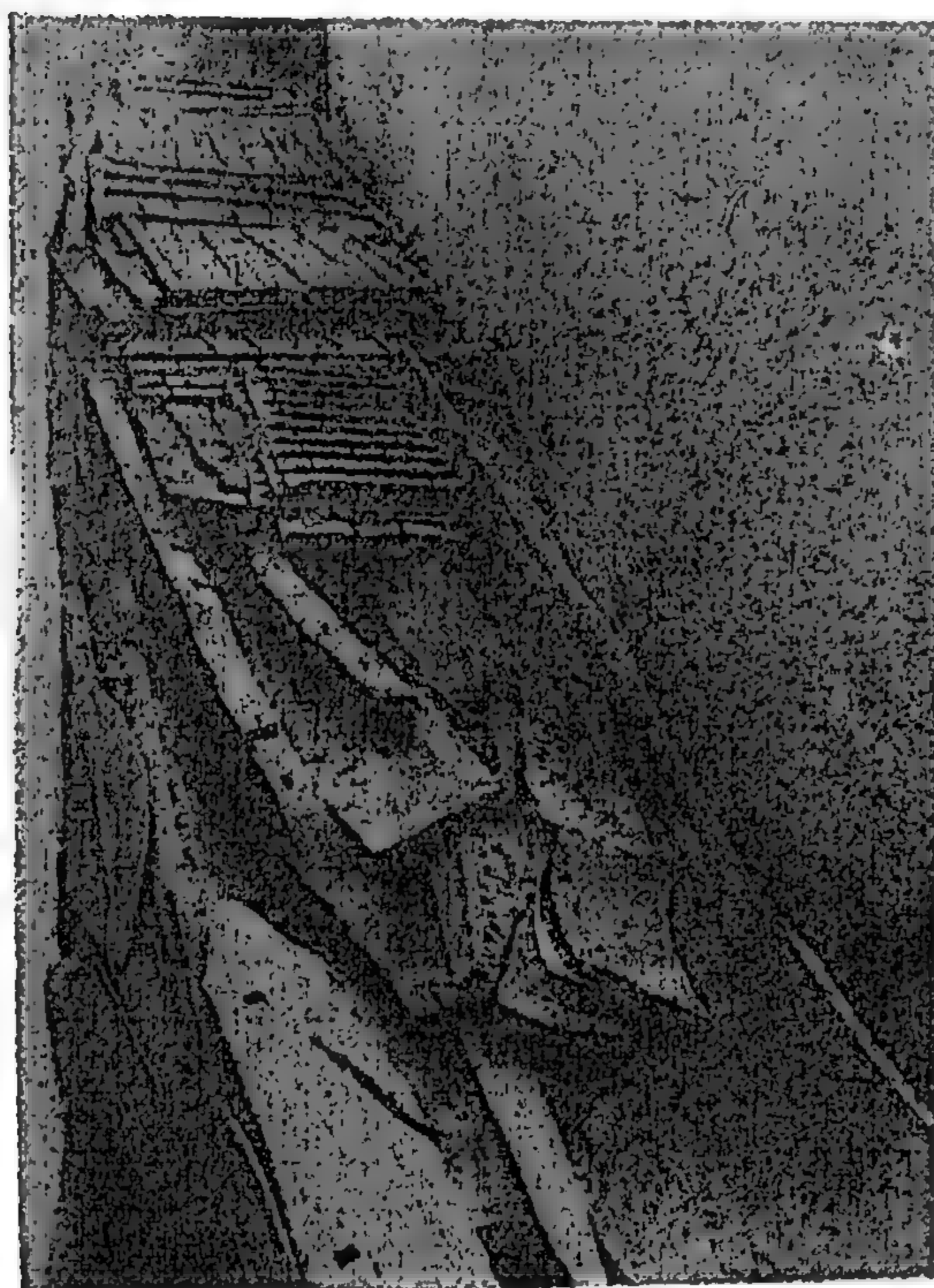
الوصول إلى أسطح القطع والأجزاء دون الدوس عليها

كانت المسافة بين سطح الطبقة الأولى من طبقات المركب وأعلى نقطة برأس الحفرة تصل إلى نحو ١٥ متراً . وكان من الضرورى أن يتم الوصول إلى سطح هذه الطبقة دون أن نصنع سقالة خشبية تتدلى داخل الحفرة دون أن تمس سطح طبقة المركب .

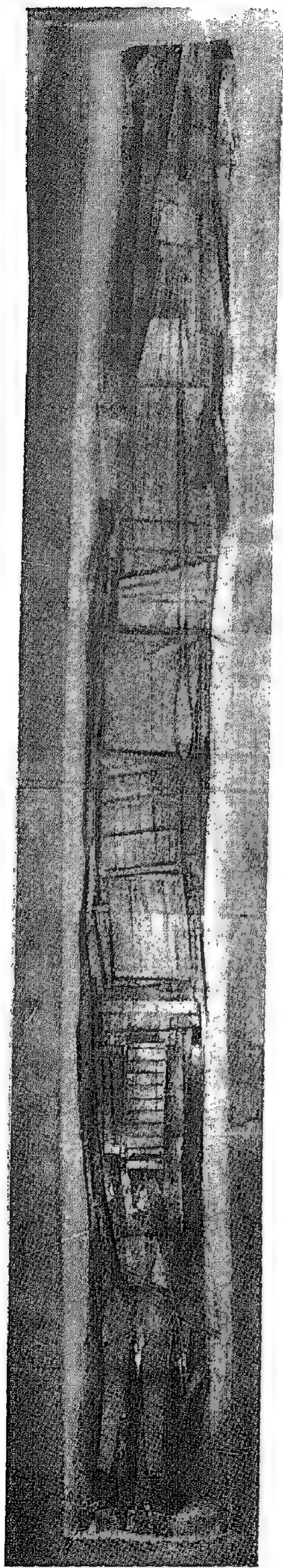
وكانت هذه السقالة الخشبية تتكون من رافدين خشبيين مقاس ٤ × ٥ بوصات وطول كل منها ٣٥ متراً ، توضعان بعرض أعلى الحفرة . واستخدم حبلان من الكتان قطر كل منهما ١٥ بوصة ، فى ربط وتثبيت هاتين الرافدين . ووضعت الخطة على أن ترتفع السقالة عن سطح طبقة أجزاء المركب بنحو ٢٠ سنتيمتراً . وفى هذين الحبلين تم ربط وتثبيت لوحين من الخشب يقل طول كل منهما عن عرض الحفرة بنحو (١٠) سنتيمترات . وعلى هذين اللوحين ، وباستخدام الحبال المتدلية من الرافدين ، وضع لوحان خشبيان آخران متوازيان مع طول الحفرة ، وطول كل منهما ٥٤ متراً . وبعد ذلك أنزل سلم خشبى أسند على جدار الحفرة وارتكز على الألواح الخشبية الطولية .



■ لصق الصور المتعاقبة وتكوين صورة شاملة لسطح الطبقة الأولى من أجزاء المركب كما وجدت بداخل الحفرة.



■ صورة تبين موضع بعض القطع والأجزاء بالنسبة للقطع والأجزاء الأخرى.



■ صورة فوتوجرافية لسطح أول طبقة من طبقات المركب .

« ثالثاً »

حماية القطع والأجزاء الضعيفة من المركب أثناء رفعها من داخل الحفرة

وبفحص الأجزاء الخشبية للمركب قبل رفعها من داخل الحفرة ، تبين أنها تختلف فيما بينها كثيراً من حيث شكلها ومن حيث حجمها . وكان بعضها في حالة سيئة لدرجة قد تفتتت معها إلى قطع صغيرة أثناء القيام برفعها . ولضمان سلامة مثل هذه القطع ، تم صنع عوارض خشبية متقاطعة ضخمة ، وضعت مباشرة تحت هذه الأجزاء الضعيفة بعد أن تم إسنادها على جدارى الحفرة الشمالى والجنوبى بواسطة سنادات من الخشب ثبتت على جانبي الحفرة .
وقد ساعد هذا الاجراء الاحتياطى السريع ، على المحافظة على القطع والأجزاء الضعيفة ، وعلى تسهيل رفعها بسلام من داخل الحفرة .

« رابعاً »

رفع الأجزاء الخشبية للمركب ونقلها إلى ستديو الترميم

قبل البدء فى إجراء هذه العملية ، تم إعداد صورة فوتوجرافية شاملة لسطح الطبقة الأولى بكامله . وقسمت هذه الصورة إلى مربعات . وأعطى لكل مربع منها رقم مسلسل وحرف أبجدى ، حتى يتم تحديد موقع ومكان كل قطعة وكل جزء على وجه دقيق . وتحديد علاقة كل قطعة بما يجاورها من القطع والأجزاء الأخرى .

وقد أجريت عمليات رفع جميع أجزاء المركب من داخل الحفرة ، وعمليات نقلها إلى ستديو الترميم باتباع وسيلتين . الوسيلة الأولى : كانت يدوياً ، واستخدمت فى رفع ونقل القطع المسطحة الشكل . والوسيلة الثانية : كانت باستخدام « الرافعة » لرفع العوارض الثقيلة والكتل الخشبية الضخمة .

وسنبين فيما يلى كيفية استخدام كل من هاتين الوسيلتين ، من خلال خمسة أمثلة توضح لنا صورها الفوتوجرافية الاجراءات المختلفة التى اتبعت فى تنفيذ عمليات الرفع والنقل .

المثال الأول : رفع القطع المسطحة :

وكنموذج لهذه العملية ، سنوضح كيفية رفع الباب الخشبى رقم (٥٩) . [طوله ٢١٦ سم

وعرضه ٧٥ سم] . وقد تحدد موقعه بالصورة داخل المربعات ٢٢ ، ٢٣ ، ٢٤ (ب) . وتم تصويره بلقطة فوتوجرافية منفصلة خاصة به وحده ، وذلك لتسجيل حالته قبل القيام برفعه من داخل الحفرة . وأنزلت السقالة الخشبية بداخل الحفرة حتى أصبحت في وضع أعلى قليلاً من سطح الباب الخشبي . ثم أحيط الباب الخشبي بعوارض متقاطعة من حجم مناسب حتى يتم رفعه بوضعه الأفقى . ثم ربطت العوارض المتقاطعة بالحبال التى استخدمت في رفع الباب محاطاً بالعوارض المتقاطعة إلى أعلى رأس الحفرة وقد تمت هذه المرحلة من العملية في مسافة الفراغ الواقع بين لوحى السقالة .

وكان العمال يقفون على ألواح خشبية عريضة وضعت فوق طرفى الحفرة ، لتستخدم ككوبرى يصل جانبي الحفرة . وقام هؤلاء العمال بحمل الباب ونقله إلى ستديو الترميم . وعند وصوله إلى الاستديو أعطى له رقم مسلسل ووضعت عليه بطاقة تتضمن المعلومات المبدئية الخاصة بهذا الجزء من أجزاء المركب .

وبعد ذلك مباشرة تمت معالجة الباب بالمواد الكيميائية اللازمة لحمايته من الحشرات أو أية عوامل أخرى قد تسبب في تآكله أو تحلله .

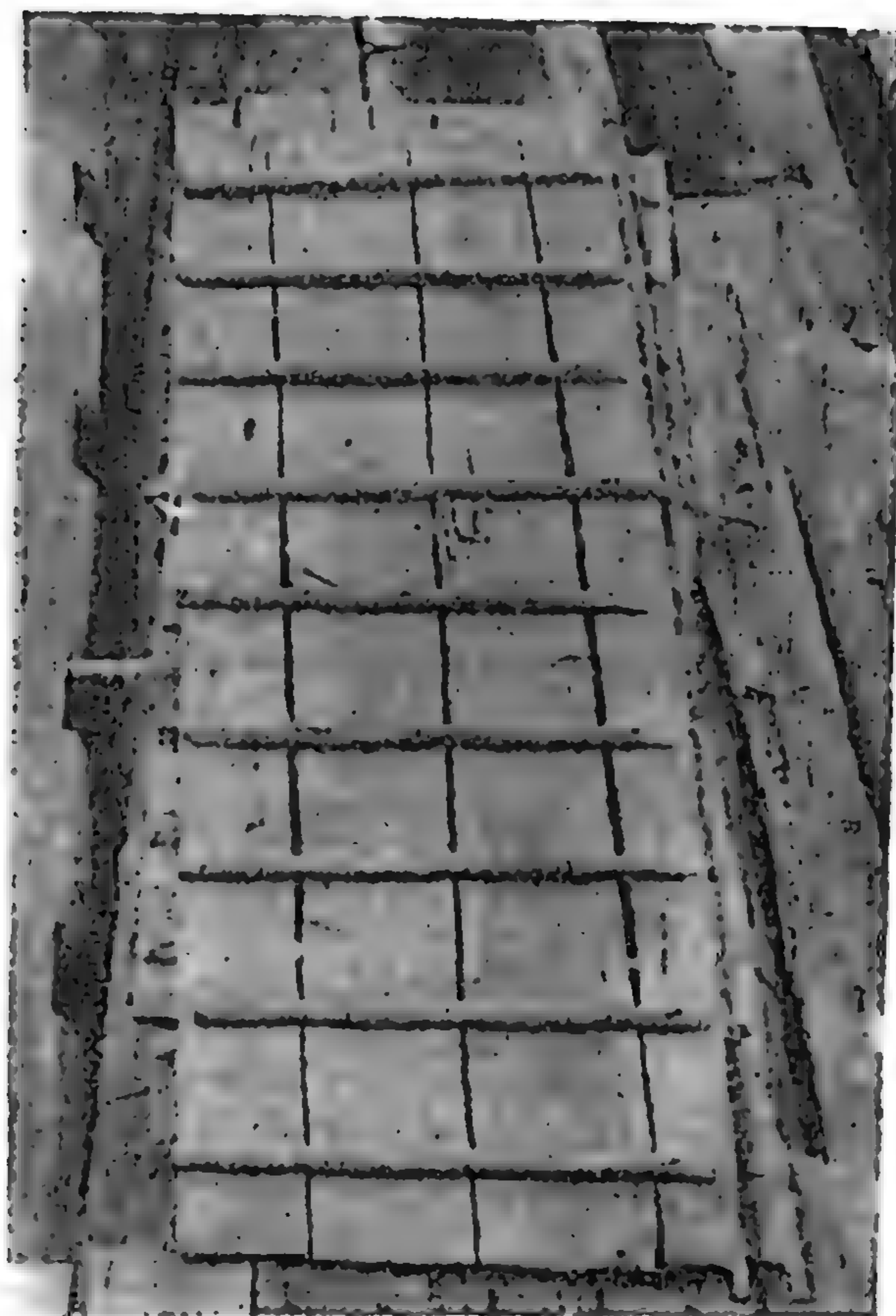
وفي النهاية تم تسجيل كافة البيانات المتعلقة بهذا الباب في سجل خاص باللغة العربية . وأعدت له بطاقة خاصة سجلت فيها هذه البيانات باللغة الإنجليزية .

المثال الثانى : رفع القطع المسطحة العريضة :

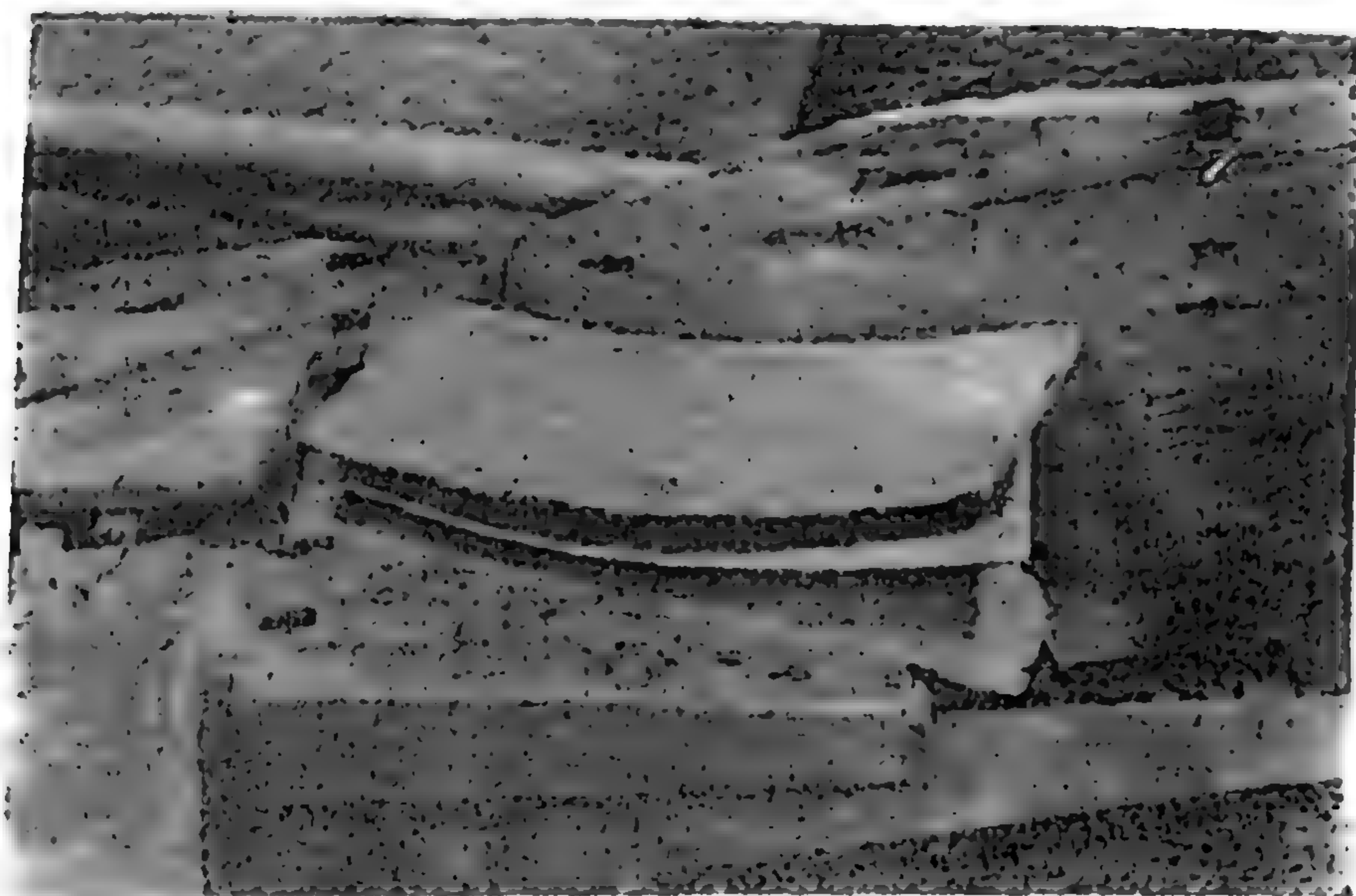
ونظراً لأن مثل هذه القطع العريضة لا يمكن تمريرها بين لوحى السقالة [مثلما اتبع في المثال السابق] لذلك فقد غيرنا وضع السقالة بداخل الحفرة ، بحيث أصبحت في وضع عكسى بالنسبة للوضع السابق . ثم أحيطت بعد ذلك القطع العريضة المراد رفعها بالعوارض المتقاطعة . وربطت هذه العوارض بالحبال . وبواسطة هذه الحبال يتم رفع القطعة إلى مستوى أعلى رأس الحفرة . ثم يجرى نقلها بعد ذلك إلى ستديو الترميم ، وتعالج كيميائياً ، ويتم تسجيل جميع بياناتها على النحو السابق .

وكانت الأجزاء الضخمة من أجزاء المركب مكونة من عدة قطع ، معظمها كان منككاً وضعيفاً إلى درجة أنه كان من الصعب أن يقوم العمال برفعها ونقلها سليمة إلى ستديو الترميم .

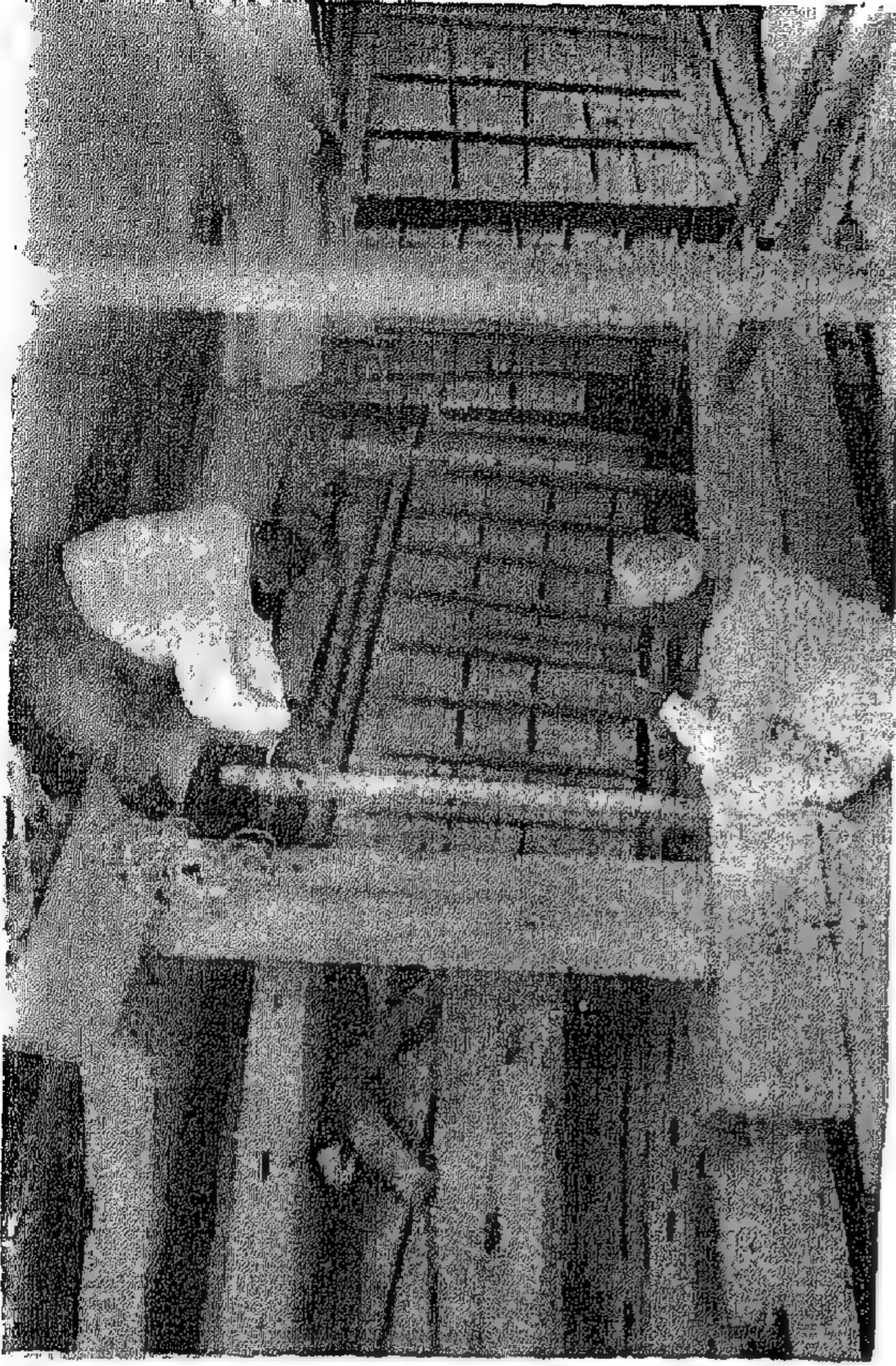
ولتسهيل القيام بهذه العملية ، ولتوفير الاحتياطات اللازمة لحماية القطع الضعيفة في نفس الوقت ، تم استخدام لوح خشبي عريض ، وضع بين طرفى الكوبرى ، وكانت توضع عليه القطعة الضعيفة بعد رفعها من الحفرة مباشرة ثم يتم نقلها بعد ذلك إلى ستديو الترميم في نفس وضعها الأفقى الذى كانت عليه .



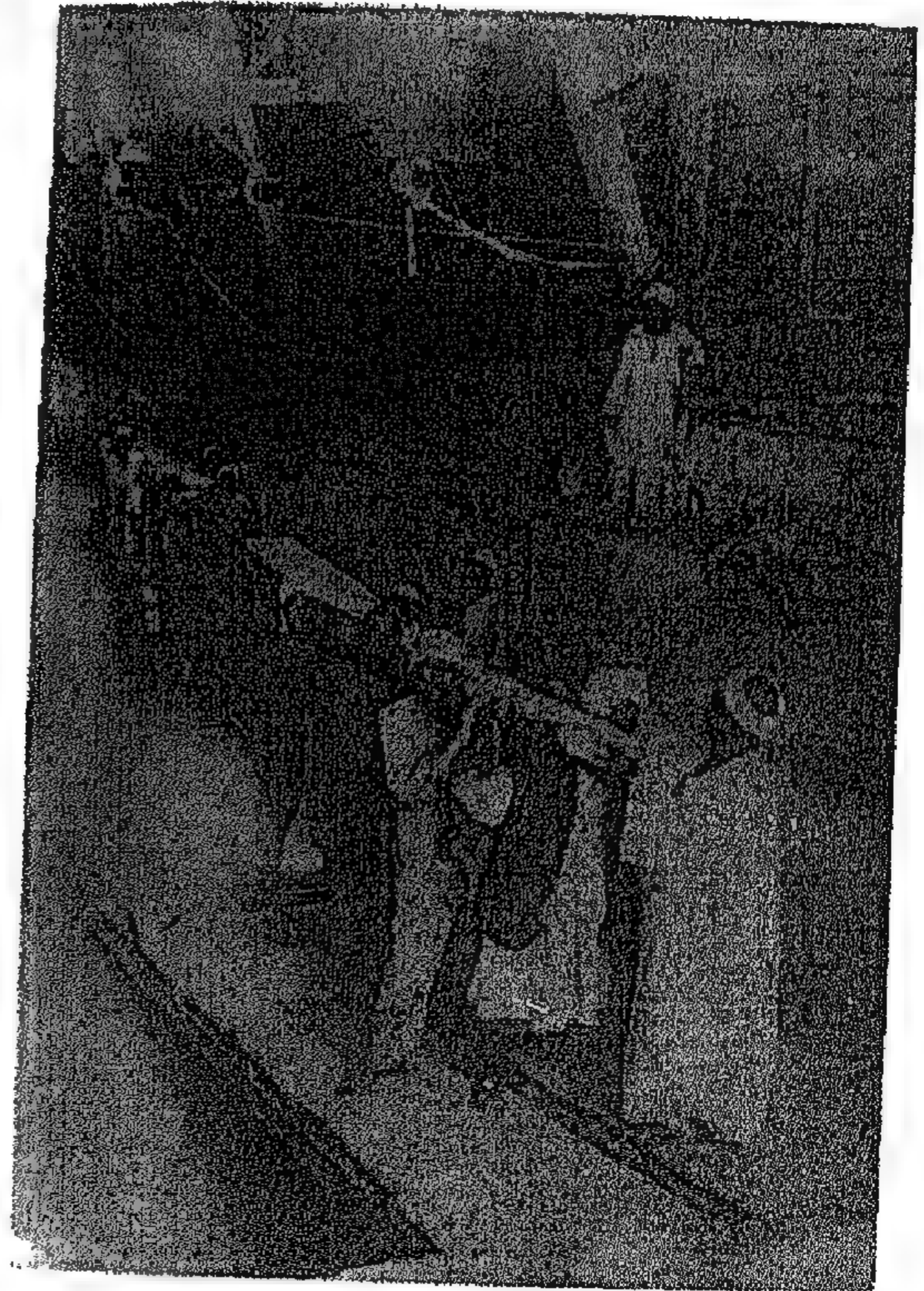
■ منظران لأجزاء مختلفة من الأجزاء الخشبية للمركب لتسجيل الحالة التي كانت عليها قبل رفعها.



■ رفع الأجزاء الخشبية
للمركب - [المثال الأول] .



■ إنزال السقالة وإحاطة الباب
بالعوارض المتقاطعة وربط
العوارض بالحبال .



■ بعد فك أربطة الكتلة
الخشبية من الرافعة ، قام
العمال بحملها لنقلها إلى سديرو
الترميم .

المثال الثالث : رفع الأجزاء الضخمة التى تزيد أطوالها عن طول السقالة :

لرفع هذه الأجزاء التى تزيد أطوالها عن طول السقالة الخشبية ، كان علينا أن نزيد طول السقالة وذلك بتكرار عوارضها وألواحها ، وربط هذه العوارض والألواح الإضافية ببعضها ، وبعد ذلك تجرى عملية تحويط القطعة المراد رفعها بالعوارض المتقاطعة المناسبة لها ، وتربط هذه العوارض من الجانبين على مسافات مختلفة على طول القطعة ، ثم يتم رفع السقالة بالحبال إلى أعلى الحفرة ، ويقوم العمال بعد ذلك برفع القطعة الضخمة باستخدام الحبال إلى خارج الحفرة .

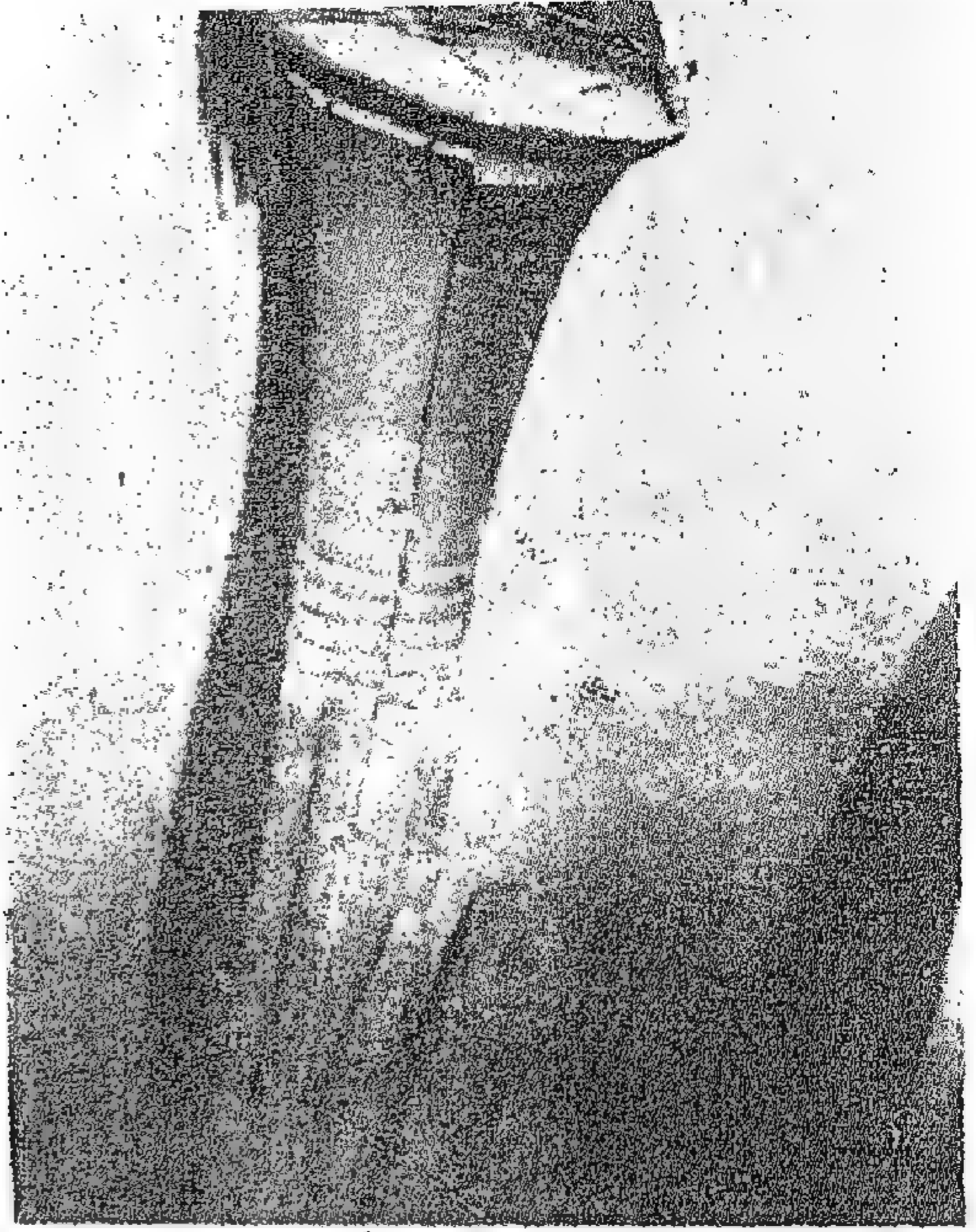
المثال الرابع : رفع الكتل الخشبية الضخمة :

وحتى يتم رفع هذه الكتل الخشبية الضخمة إلى خارج الحفرة ، أشار السيد / طه الشلتاوى ، رئيس القسم المعمارى بالمصلحة ، بضرورة إعداد رافدة حديدية قوية وذات طول مناسب لأطوال الكتل الخشبية الضخمة المراد رفعها . ثم يتم توزيع وزن كل كتلة من هذه الكتل على طول الرافدة الحديدية بقصد تحقيق توازن الكتلة الخشبية أثناء رفعها باستخدام الرافعة . ثم تم وصل أطراف الرافدة الحديدية بخطاف الرافعة . وقد نجحت هذه الطريقة فى تسهيل العمل إلى حد كبير . وقد تمت مراحل العملية على النحو التالى :

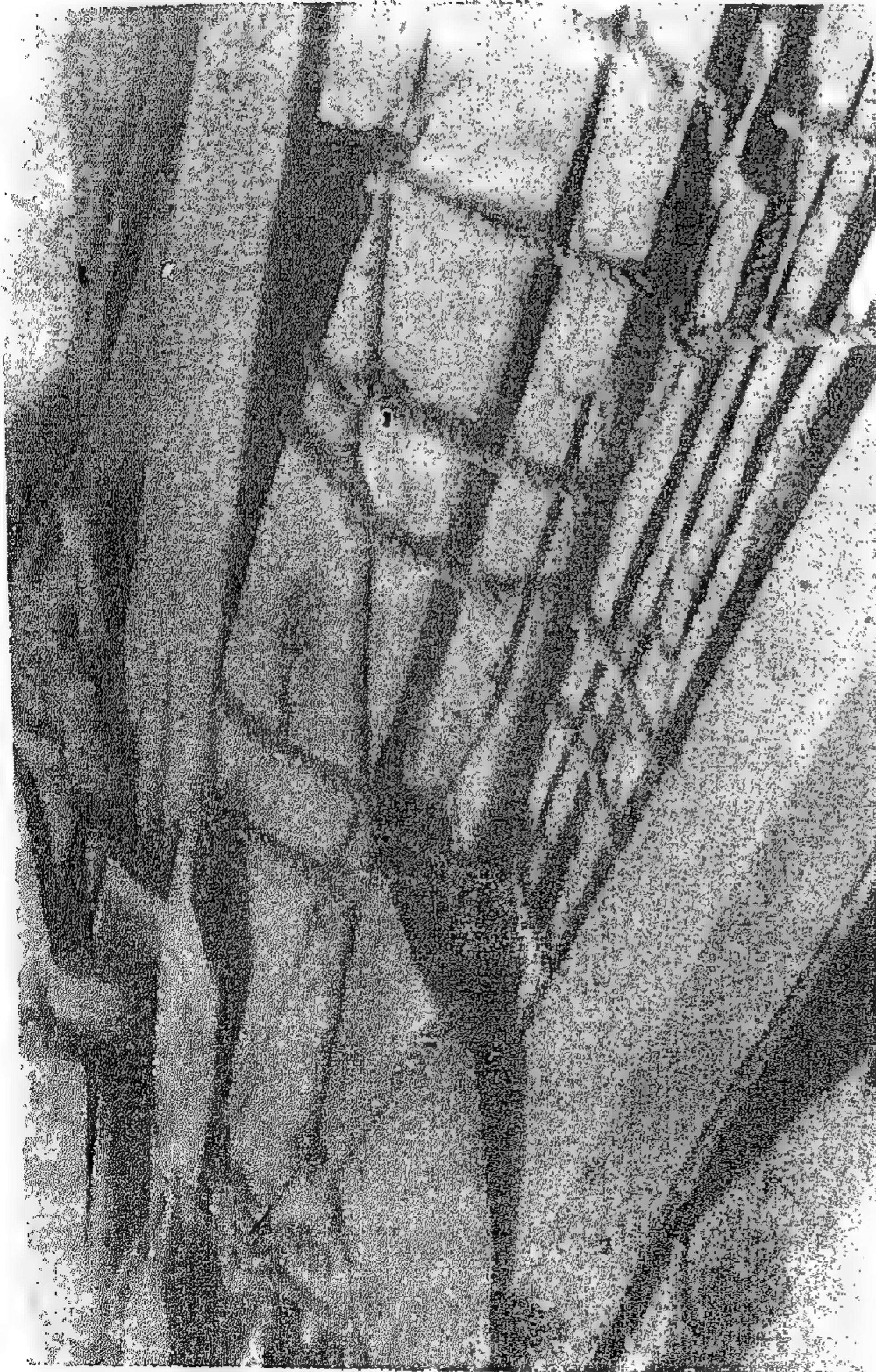
كانت الرافعة معلقة بالعربة المتحركة التى تتحرك على قضبان بأعلى المأوى الخشبي . وربطت الرافدة الحديدية التى يبلغ طولها (١٥) متراً بخطاف الرافعة . وعلى مسافات متساوية على طول الرافدة الحديدية علقت الحبال التى استخدمت فى ربط وسحب الكتل الخشبية الضخمة التى يجرى رفعها . وحتى يمكن توفير حماية هذه الأخشاب القديمة من التأثر بضغط الحبال التى استخدمت فى ربطها ، وضعت طبقات سميكة من اللباد بين الحبال والكتل .

ونظراً لضخامة وزن هذه الكتل الخشبية وضخامة حجمها ، فقد اقتضى ربطها بالحبال ، استخدام بعض العتلات والدعامات الخشبية لرفعها إلى أعلى قليلاً ، وبقدري كفى للربط الحبال حولها .

وبعد أن يتم ربط الكتلة الخشبية الضخمة بالحبال المتدلية من الرافدة الحديدية ، يجرى رفع الرافدة بالرافعة حتى تصل الكتلة إلى مستوى رأس الحفرة ، وعندئذ تستقر الكتلة فوق مجموعة الألواح الخشبية التى وضعت فوق سطح الحفرة والتى يقف عليها العمال الذين يقومون على الفور بفك الحبال التى كانت تربط الكتلة الخشبية . و يقومون بعد ذلك بحمل الكتلة الخشبية لنقلها إلى ستديو الترميم .



■ عمود مقدمة المركب ويأخذ شكل حزمة من سيفان البردى . وترى
العلامات البتية تركتها الأزاميل التي استخدمت في تسوية جدران الحفرة .



■ إحدى حزم القطع الخشبية . وكيف كانت مربوطة بالحبال .

المثال الخامس : رفع القطع الضعيفة والقطع المشققة :

كانت إحدى هذه الكتل الخشبية الضخمة كثيرة الشقوق لدرجة يخشى معها ألا ترفع سليمة من داخل الحفرة قبل اتخاذ العديد من الاحتياطات الإضافية الواجبة . وذلك باستخدام ألواح خشبية ذات أطوال مناسبة تم تثبيتها وربطها تحت وفوق المناطق المشققة من الكتلة ، حتى تصبح الكتلة والألواح المربوطة بها قطعة واحدة ، يصير رفعها بنفس الطريقة التي استخدمت في المثال السابق .

وبعد أن تم رفع هذه الكتل الخشبية الضخمة ، لوحظ أنها كانت موضوعة فوق سنادات حجرية موضوعة على قاع الحفرة . وذلك لتقوم هذه السنادات الحجرية بحماية الشكل المنحني أو المتقوس لهذه الكتل الخشبية والمحافظة على بقاء هذا الشكل بصفة دائمة أثناء بقاء هذه الكتل الخشبية الضخمة مدفونة ومحفوظة بداخل الحفرة .

ترقيم أجزاء المركب :

كان عدد أجزاء المركب التي تم رفعها من الحفرة (٤٠٧) أجزاء . وكانت هذه الأجزاء تتكون من (٦٥١) قطعة خشبية مرتبة ومرصوصة في (١٣) طبقة بعضها فوق بعض . وفيما يلي بيان بكل طبقة من هذه الطبقات وعدد الأجزاء والقطع التي كانت تتضمنها :

الطبقات	عدد الأجزاء	عدد القطع
الأولى	من ١ إلى ٤٢	٤٧
الثانية	من ٤٣ إلى ٤٩	٧
الثالثة	من ٥٠ إلى ٥٨	١٠
الرابعة	من ٥٩ إلى ٧٩	٢٢
الخامسة	من ٨٠ إلى ٨٥	٦
السادسة	من ٨٦ إلى ٩٠	٥
السابعة	من ٩١ إلى ١٠٠	١٠
الثامنة	من ١٠١ إلى ١٠٤	٤
التاسعة	من ١٠٥ إلى ١٧٦	٦٣
العاشر	من ١٦٨ إلى ١٨٣	١٦
الحادية عشرة	من ١٨٤ إلى ٢١٠	٣٠
الثانية عشرة	من ٢١١ إلى ٢٦٣	٣٠
الثالثة عشرة	من ٢٦٤ إلى ٤٠٧	٣٧٨

ملحوظات :

- ١ - الجزء رقم (٣١) كان يحتوى على ١٥ عموداً . والجزء رقم (٣٢) كان يحتوى على قطعة واحدة وعمود .
- ٢ - الجزء رقم (٥٥) مكرر كان يحتوى على قطعتين من الخشب على شكل الحرف (T) موضوعتين على القطعة الأصلية .
- ٣ - الجزء رقم (٦٠) مكرر كان عبارة عن مزلاج — يأخذ شكل خنفساء — وجد فوق اللوح رقم ٦٠ .
- ٤ - الجزء رقم (١٩٢) كان يتكون من أربع قطع هي أ ، ب ، ج ، د .
- ٥ - الجزء رقم (٤٤٣) كان يتكون من ثلاث قطع . والأجزاء [٣٦١ مكرر ، ٣٦٢ مكرر ، ٣٦٣] كان كل منها يتكون من أربع قطع . والجزء (٣٦٥) من خمس قطع . والجزء (٣٧٥) من ثمان قطع . والجزء (٣٧٨) من عشرين قطعة . والجزء (٣٧٩) من سبع قطع . والجزء (٣٨٠) من أربع قطع . والجزء (٣٨٢) من ثلاث قطع . والجزء (٣٨٤) من سبع قطع . والجزء (٣٨٥) من سبع قطع . والجزء (٣٨٨) من ست قطع . والجزء (٣٩٠) من سبع عشرة قطعة . والجزء (٣٩١) من أربع قطع . والجزء (٣٩٢) من إحدى عشرة قطعة . والجزء (٣٩٤) من أربع قطع . والجزء (٣٩٥) من اثنتى عشرة قطعة . والجزء (٣٩٦) من ست قطع . والجزء (٣٩٧) من ثلاث عشرة قطعة . والجزء (٣٩٨) من ثلاث عشرة قطعة . والجزء (٣٩٩) من خمس قطع . والجزء (٤٠٠) من عشر قطع . والجزء (٤٠١) من عشرين قطعة . والجزء (٤٠٢) من أربعين قطعة . والجزء (٤٠٦) من سبع قطع . والجزء (٤٠٧) من ثلاث قطع .

الحبال القديمة والأشياء الأخرى التي وجدت مع الأجزاء الخشبية للمركب

وجدت مجموعات عديدة من الحبال مع أجزاء المركب . وكان سمك وثخانة هذه الحبال من ثلاثة مقاسات مختلفة [بقطر ١ر٥ ، ١ر٥ ، ٢ر٥ سم على التوالى] . وكان بعض هذه الحبال قد استخدم في ربط بعض الأجزاء الخشبية ببعضها . وكان بعضها الآخر قد ألقى بين طبقات ورسات أجزاء المركب . كما كومت مجموعات أخرى من الحبال تحت الأجزاء الخشبية للمركب .



■ نموذج لبعض الحبال القديمة التي كانت قد استخدمت في ربط بعض أجزاء المركب .



■ كومة من الحبال التي وجدت على أرض قاع الحفرة تحت الأجزاء الخشبية للمركب .

وتجدر الإشارة إلى أنه بعد انتهاء عمليات رفع جميع الأجزاء الخشبية للمركب خارج الحفرة ،
عشرنا على عدة مجموعات من قطع الأخشاب الصغيرة ذات الأشكال المختلفة . وقد ربطت كل
مجموعة منها بالحبال ، وكانت ملقاة بلا عناية على أرض قاع الحفرة . وفي الصورة نرى كيف كانت
هذه المجموعات مربوطة بالحبال .

وعلى أرض قاع الحفرة ، تحت الأجزاء الخشبية والحبال . عثر على قطعة صغيرة من الطران على
شكل سكين أو أزميل . وبجانبيها عثر أيضاً على قطعة من الجرانيت الأسود ليس لها شكل محدد .
وكانت هذه الأشياء هي كل ما عثر عليه بالإضافة إلى الأخشاب والحبال القديمة .

« خامساً » كيفية ترتيب وتنظيم أجزاء المركب بداخل ستديو الترميم

وحتى يتم ترتيب وتنظيم جميع الأجزاء الخشبية للمركب بداخل ستديو الترميم على نحو عملي
سليم ، تم عمل « اسكتش » يتضمن جميع الأجزاء المتجانسة ، وضعت حسب مكانها الأصلي في
كل طبقة من طبقات الأجزاء المرصوفة فوق بعضها عندما كانت بداخل الحفرة .

وطبقاً للشكل النهائي لكل اسكتش بعد أن تم ترتيب الأجزاء طبقاً لوضعها في الصورة
الفوتوجرافية الشاملة التي التقطت مسبقاً لسطح كل طبقة ، تم إعداد أرفف خشبية مناسبة تماماً
لحجم القطع والأجزاء الخشبية .

وعلى هذه الأرفف الخشبية تم ترتيب القطع والأجزاء الخشبية ، بقدر المستطاع ، مثل ترتيبها
الذي كانت عليه أثناء وجودها بداخل الحفرة . وقد استغرقت هذه العملية الفترة من ١٧ ديسمبر
١٩٥٥ حتى ٥ يوليو ١٩٥٧ .

أحمد يوسف مصطفى



●● تعقيب :

بقلم : الاستاذ صبرى موسى (١)

صدر هذا الكتاب الجديد للأستاذ مختار السويفى ، « مراكب خوفو - حقائق لا أكاذيب » . وهو كتاب جديد وعجيب فى نفس الوقت . .

أولا : لأن مادته قد استولت على ذهن مؤلفه وشغلت تفكيره ، منذ كان صبيا ، إلى هذا الزمان الذى صار فيه رجلا ناضجا ترجم وأصدر العديد من الكتب فى الاقتصاد والعلوم البحرية والفنون والآداب والتاريخ والآثار .

ثانيا : لأنه كتاب يتناول موضوعا نتعامل معه منذ سنوات طويلة على أنه حقيقة ثابتة ، هو موضوع مراكب الشمس ومكتشفها المرحوم كمال الملاح . . فإذا به يحاول بجهد علمى مستعينا بالوثائق والتقارير العلمية ، أن يصحح لنا هذا الخطأ الذى شاع وذاع حتى أصبح كالحقيقة الثابتة من كثرة ما كتبه الأقلام ورددته الأقاويل . . فطبقا لمعايير ومبادئ علم الآثار ، لم يكن هناك مكتشف ، ولا حتى اكتشاف !

كما أن المراكب لم تكن مراكب شمس على الإطلاق !!

ويقودنا الكتاب فى جولة شيقة بين ربوع التاريخ لنرى فيها بناء السفن العظام من قدماء المصريين فى عصور ما قبل التاريخ . . وكيف كانوا يصنعون الرواسى والمنشآت البحرية الضخمة ، ليجوبوا بها فرق صفحة نهرهم العظيم النيل . ويمخروا بها عباب البحرين العظيمين المحيطين بمصر ، الأحمر فى الشرق ، والأبيض المتوسط فى الشمال . . ثم يدخل بنا المؤلف إلى متحف مركب خوفو . . لتعرف على هوية هذه المركب الضخمة والتى تعتبر بكل المقاييس أقدم مركب باقية من تاريخ الإنسان على الأرض والبحر . . ويقدم لنا مجموعة من الوثائق تكشف لنا بوضوح عن أبعاد القصة الحقيقية للعثور عليها . . ويثبت ببراہين علمية ، أنها إحدى مراكب خوفو ، ولا علاقة لها من بعيد أو قريب بمراكب الشمس ، ثم يزودنا بالعديد من الملاحظات العلمية الموثقة والرسوم الأثرية المكتشفة ، عن خصائص مراكب الشمس واستخداماتها فى مصر القديمة .

(١) نشر بمجلة صباح الخير فى ٩ فبراير ١٩٨٩ .

ويضم الكتاب لقاء طريفا بين المؤلف مختار السويفى ، والكاتب أنيس منصور، الصديق الصدوق للمرحوم كمال الملاخ ، ضمن لقاءات المؤلف العديدة خلال سنوات بحثه عن الحقيقة فى موضوع هذا الكشف والاكتشاف . .

يقول السويفى : « قرأت مرة فى مقال للأستاذ أنيس منصور ، أنه كان يجلس فى محل اكسليسيور مع كمال الملاخ حين جاءهما رجل عجوز أسمه (جرس ينى) وأخبرهما أنه أثناء إشرافه على العمال الذين يرفعون الأنقاض والأتربة حول سور الهرم الأكبر ، عثروا على حفرتين مغطاتين بالأحجار تبين بعد ذلك أنها تضمّان ما سُمى بعد ذلك بمراكب الشمس . . ولما كان تاريخ هذا المقال قديما ، فقد قابلت الأستاذ أنيس لأستفسر منه ، وذكرته بهذا المقال فأكد لى هذه الحقيقة التى جاءت بالمقال . . وحين قلت له إنى لا أميل إلى تسمية هذه العملية باسم (اكتشاف أثرى) وإنما هى من ناحية علم الآثار تسمى (عثور) قال الأستاذ أنيس بطريقته المعروفة . . لا تقل عثور . . وإنما قل تعثر . . أو بمعنى أصح . . تكعبل فى حفرة المركب أثناء قيام العمل برفع الأنقاض والرمال لتنظيف سور الهرم .

أى أن المركب كان سيظهر سواء رآه الملاخ أو رآه أحد غيره . . وكل ما فى الأمر أن الملاخ كان أعلى صوتا من كل من رآه . . وكان هذا الأمر قدره ونصيبه وكل مستقبله !

ولكن يبقى أهم ما فى هذا الكتاب بالفعل . . وهو الحقائق الجديدة التى يقدمها عن مركب خوفو ، التى اكتشفت أو عثروا عليها . . أو تعثروا فيها . . وعن مراكب الشمس التى لم تكتشف بعد . . أو التى لم يتعثروا فيها أحد بعد .

●● تعقيب :

بقلم : الاستاذ محمد العزب موسى (١)

منذ عام أو أكثر قليلا ثارت في المحافل الثقافية والصحف « زوبعة » حول مراكب خوفو أو كما يسمونها خطأ « مراكب الشمس » بمناسبة بدء التصوير الالكترونى الداخلى للحفرة الثانية المغلقة جنوبى الهرم الأكبر . . أثار هذه الزوبعة المرحوم كمال الملاخ لأنه لم يدع للمشاركة في أعمال اللجنة المصرية الأمريكية المشتركة التى تقوم بالتصوير مع أنه كما يقول المكتشف الأصلى لمراكب الشمس .

وقد كان المرحوم كمال الملاخ شديد الحساسية بالنسبة « لمراكب الشمس » ، فهو قد بنى قدرا كبيرا من شهرته في الداخل والخارج على أنه صاحب هذا الاكتشاف ، وأذكر أننى قابلته صدفة قبل وفاته بيومين أمام مؤسسة أخبار اليوم ، وعندما رآنى أقبل نحوى وهو يشد شعره ويقول « سرقونى . . سرقونى » !

فسألته ملئعا عما يقصد وقد ظننت أنه نشل أو أن اللصوص سطروا على مقتنيات ثمينة لديه ، ولكنى فهمت من كلامه أنه استبعد من عضوية اللجنة وأن هيئة الآثار تشكك في أنه صاحب الاكتشاف مع أن الناس جميعا يعلمون أن اسمى كمال الملاخ ومراكب الشمس وجهان لعملة واحدة .

فهدأت من خاطره قائلا : مادمت أنت مكتشف مراكب الشمس فلا تخشى شيئا ، إن الحقيقة لابد أن تظهر كالشمس التى تفسل في حجبها الأبدى . ولكن بعد يومين اثنين مات الملاخ فجأة ، وأكاد أقول هما وغما ، وأدت وفاته المفاجئة إلى رد فعل عاطفى لدى كثير من الزملاء الصحفيين ، فظهرت مقالات كثيرة تراثه وتهاجم هيئة الآثار ورئيسها آنذاك الدكتور أحمد قدرى لحرمان الملاخ من حقه الطبيعى وهو الاعتراف به مكتشفا لمراكب الشمس .

غير أن الحقيقة لم تلبث أن ظهرت كالشمس ، ولكن بعكس ما توقعت . .

(١) نشر بجريدة الأخبار في أول مارس ١٩٨٩ .

وهى أن المرحوم كمال الملاخ لم يكتشف المراكب بالفعل ، ولكنه قد يكون « أول » انسان عرف بوجود حفرتها .

فقد عكف الباحث الصديق الأستاذ مختار السويفى على دراسة هذا الموضوع دراسة متأنية بدأها قبل وفاة الملاخ ولكنها استغرقت أكثر من عام فى النشر حتى ظهرت هذه الأيام فى كتاب أصدرته « الدار المصرية اللبنانية » تحت عنوان « مراكب خوفو حقائق لا أكاذيب » .

وحتى أكون منصفاً أقرر أن هذه الدراسة أشبه بتحقيق دقيق يجريه محقق لا يترك صغيرة أو كبيرة متعلقة بالموضوع إلا وأحصاها ، فهى أول دراسة شاملة عن مراكب خوفو من جميع الجوانب التاريخية والأثرية والعلمية . ولكنها تركز بصفة خاصة على قصة اكتشاف المراكب وما فيها من أخذ ورد ، وجذب وشد .

خلاصة ما حدث - كما يرويه مختار - أن المهندس كمال الملاخ الموظف بمصلحة الآثار المصرية فى أوائل الخمسينات كان مشرفاً على تنظيف الواجهة الجنوبية للهرم الأكبر من الانقراض والرمال وكسر الأحجار التى تعوق الحركة والرؤية فى هذا الجانب ، ونتيجة لتنظيف هذا الرصيف الجنوبى للهرم تحت إشراف الأثرى محمد زكى نور مدير تفتيش آثار الهرم ظهرت بقايا السور الذى كان يحيط بالهرم ، وذات يوم ظهر للعمال العاملين فى الموقع وجود حفرتين كبيرتين كل منهما مغطاة بطبقة سميكة ومستوية من الملاط ، ونظراً لغياب الأثرى زكى نور مدير تفتيش المنطقة فى ذلك اليوم الموافق ٢٥ مايو ١٩٥٤ بسبب مرض ابتته الصغيرة التى توفيت فى اليوم التالى [شهادة الوفاة الرسمية منشورة] أسرع الرئيس جرس بنى رئيس العمال بالبحث عن المهندس كمال الملاخ لإبلاغه بالخبر ، فلم يجده ، وأخيراً عثر عليه فى مقهى « اكسلسيور » بوسط المدينة حيث كان جالساً مع صديقه الأستاذ أنيس منصور ، فأسرعوا جميعاً بالذهاب إلى الهرم وطلب كمال المرخ من الرئيس جرس بنى أن يتكتم على هذا الموضوع ويلزم الصمت تماماً وأن ينقل العمال إلى مكان آخر .

وبناء على أوامر المهندس كمال الملاخ قام الرئيس جرس بنى باحضار أحد الحجازين [واسمه محمد عبد العال] للقيام بكسر فتحة فى إحدى الكتل الحجرية

التي كانت تسد الحفرة الشرقية كسرا عشوائيا لا يمت إلى قواعد التنقيب الأثرى
بصلة . وفي ظهر اليوم التالى شوهدت أجزاء المركب التي كانت مدفونة بداخل
الحفرة . . وهكذا كان كمال الملاخ فعلا أول من ألقى نظرة على محتويات الحفرة التي
ظلت مغلقة ودفينة إلى ما يزيد على ستة وأربعين قرنا .

ولكن هناك فرق كبير بين ما حدث وبين الاكتشاف الأثرى DISCOVERY فإن
ما حدث يسمى من ناحية علم الآثار « عملية عثور على أثر Finding » . ويقول
المؤلف أنه عندما ذكر ذلك للاستاذ أنيس منصور وهو يستوثق منه عن صحة
الرواية ، قال أنيس : لا تقل « عثر » على المركب بل قل « تعثر » فيها . . أو بمعنى
اصح « تكعبل » في حفرة المركب أثناء قيام العمال برفع الرمال لتنظيف سور الهرم !
وكذلك كان المرحوم الاستاذ كامل الشناوى - وهذه الواقعة رواها المستشار عبد
الحميد يونس في مجلة اكتوبر - يداعب الملاخ بمناسبة « اكتشافه » لمراكب الشمس
فيسأله متعكبا : هل لو كسبت ورقة يانصيب بعشرة آلاف جنيه اشتريتها بقرشين
.. فهل تعد نفسك لأجل ذلك من رجال الاقتصاد ؟

أن كل فضل للملاخ أنه كان أول من علم بوجود حفرة المركب ، فلماذا من أبلغ
هذا النبأ المثير ؟

أخفى كمال الملاخ الخبر تماما عن رؤسائه المباشرين وعن دار أخبار اليوم التي
كان يعمل بها ، واطلع عليه صديقه الأستاذ حمدى فؤاد الصحفى بالأهرام (هو
الآن مدير مكتبها فى واشنطن) وكان يعمل فى نفس الوقت مساعدا لكنيث لاف
مراسل صحيفة نيويورك تايمز فى القاهرة الذى طير النبأ إلى صحيفته فى نيويورك
باعتباره اعظم كشف أثرى يرجع إلى خمسة آلاف عام . ونشرت معه صورة مثيرة
لكمال الملاخ بجوار فتحة الحفرة وهو يعصب رأسه بمنديل أبيض ليدو كما لو كان
قد أصيب بجرح أثناء قيامه بالكشف الأثرى العظيم . وبالرغم من أن الخبر لم يكن
دقيقا إذ ذكر فيه أن المركب يبدو كما لو كان « مستعدا للبحار » ومجاديفه مثبتة على
جانبه .

والحقيقة أنه كان مفككا إلى ١٢٢٤ قطعة .

إلا أن الصحافة المصرية شعرت بأنه قد غمط حقها في إذاعة النبأ ، ويرى همدى فؤاد في مقال له نشرته أكتوبر أن الأستاذين الكبيرين مصطفى وعلى أمين عاتبا كمال الملاخ المحرر لديها آنذاك وحدثت شبه مشادة بينهما وبين المراسل الأمريكى لاعتراضه على إعطائهما الصور للنشر في الأخبار ، ولكن الأستاذ محمد حسنين هيكل رئيس تحرير آخر ساعة في ذلك الحين حصل على الصور من المراسل الأمريكى ونشرها في آخر ساعة .

وقام الأستاذ هيكل باقناع رجال الثورة بالذهاب لرؤية « مراكب الشمس » وتصويرهم هناك للفوز بموضوع صحفي على قدر كبير من النجاح ، وذهب بالفعل جمال عبد الناصر وكمال الدين حسين وجمال سالم وصلاح سالم لزيارة الموقع والتقطت لهم عشرات من الصور التى نشرت محليا وعالميا وظهر فيها كمال الملاخ باعتباره صاحب أهم الكشف الأثرية في القرن العشرين .

واتخذ الرئيس عبد الناصر بناء على نصيحة إعلامية من الأستاذ هيكل قرارا بإيفاد الملاخ إلى أمريكا لإلقاء محاضرات عن اكتشافه لتحقيق أغراض سياسية وسياحية . هكذا انهل المجد والشهرة والنجاح على كمال الملاخ بلا حساب ولعل ذلك سبب ما كان يحز في نفسه بقسوة خاصة في أواخر حياته إذا وجد أحدا يحاول أن يجرده من هذا المجد ، كما فعل رئيس هيئة الآثار السابق الذى استبعده من اللجنة الفنية المشتركة . أثار هذا الأسلوب في تجاهل مصلحة الآثار وعلمائها كمدا شديدا في مصلحة الآثار التى وقفت عاجزة عن منافسة ضجيج الصحافة ، خاصة بعد أن عمد كمال الملاخ إلى شل حركة اللجنة العلمية المتخصصة التى شكلتها المصلحة لمتابعة الكشف برئاسة الدكتور عبد المنعم أبو بكر والتى كان الملاخ عضوا بها . وقدم رئيس اللجنة وبعض أعضائها استقالاتهم أكثر من مرة احتجاجا على هذه التصرفات ، ومنهم محمد زكى نور أمين منطقة الأهرام الذى كان يرى نفسه أحق بهذا المجد لولا غيابه لوفاة ابنته . كما قدم د . عبد المنعم أبو بكر استقالته لشعوره المستمر بأمعان السيد كمال الملاخ في عدم التعاون بل وفي التحدى ، ولكن مصطفى عامر مدير عام مصلحة الآثار كان يضغط عليهم للاستمرار في أداء واجبهم العلمى .

وقد سجل المؤلف هذه المنازعات داخل اللجنة العلمية بعشرات الخطابات والبرقيات المتبادلة بين أعضائها ورئيس مصلحة الآثار وغيرها من الجهات ، ولكن هذه الاجراءات اكلها كانت بلا فائدة ، فقد استمر الملاح في عرقلة أعمال اللجنة ، واصطحاب الزوار (ومنهم السفير الأمريكى كافرى) ومندوبى الصحف ووكالات الأنباء العالمية إلى « اكتشافه » العظيم . ويطالب بما أسماه بحقوق المكتشف . وكان فى موقفه المناوئ هذا مسنودا من رجال الثورة وعمله فى الصحافة ، مما دفع مدير عام مصلحة الآثار فى النهاية إلى توقيع العقاب عليه بخمسة عشر يوما من ماهيته .

ويعارض المؤلف فى فصل كامل تسمية « مراكب الشمس » التى أطلقها كمال الملاح على مركب خوفو ، واستند على عشرات المقتبسات من كتب الآثار المصرية العالمية للفرقة بين مراكب الشمس التى عرفها القدماء لاغراض رمزية دينية وبين مثل هذا المركب المكتشف بجوار الهرم وهو فى حقيقته مركب نيلى عادى كان يستخدمه خوفو فى حياته الواقعية ودفن معه كـ بعض أثاثه الجنائزى ، ويورد رسوما لكلا النوعين يتضح منها مدى الاختلاف الكبير فى تصميم كل منهما . ولكن تعبير « مراكب الشمس » هو الذى ساد خطأ ، وكأن الخطأ يلزم هذا الاكتشاف العظيم من كل جوانبه .

ولابد هنا من الاشارة بموقف المؤلف فى معالجة الحقائق التى تضمنها الكتاب ، فهو لا يلقى أى حكم أو اتهام على عواهنه ، دائما يؤيده بوثائق معاصرة لا سبيل إلى انكارها ، كما يضم الكتاب عشرات الصور الشمسية والرسوم التوضيحية التى تتناول الموضوع من شتى جوانبه .

واذا كنت فى هذا المقال قد ركزت على جانب « الاكتشاف » ردا على الضجة التى ثارت حوله والتى وضع الكتاب حدا نهائيا لها ، فلا بد من الاشارة إلى أن الكتاب يحوى إلى جانب ذلك عدة فصول أخرى تصل أحيانا إلى حد الافراط فى العلمية والموضوعية ، اذ تتناول المقدمة تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن فى مصر منذ ما قبل التاريخ إلى نهاية العصور الفرعونية ، ويتناول الفصل الرابع التجربة الأمريكية

لتصوير ما بداخل الحفرة الثانية بدون فتحها ، أما الباب الثاني من الكتاب فقد
خصصه المؤلف لترجمة اربعة تقارير وضعها بالانجليزية أثريون متخصصون عن
اكتشاف مراكب خوفو .

- 1- EGYPT: to the End of the Old Kingdom By: Cyril Aldred.
- 2- A Dictionary of Egyptian Civilization by: Georges Posener. Serge Sauneron Jean Yoyotte.
- 3- The Concise Encyclopaedia of Archaeology.
- 4- Archaic Egypt- Culture and Civilization in Egypt Five Thousand Years Ago. By: W.B. Emery.
- 5- In the Shadow of the Pyramids. (Egypt During the Old Kingdom) By: Jaromir Malek.
- 6- Atlas of Ancient Egypt BY: John Baines and Jaromir Malek.
- 7- The Cheops Boats. By: Mohammad Zaki Nour. Dr. Zaki Iskander. Mohammad Salah Osman. Ahmad Youssef Moustafa.
- 8- Finding a Pharaoh's Funeral Bark By: Dr. Farouk El-Baz National Geographic. Vol 173. No 4. April 1988. P.512- P.523.
- 9- Egypt By: Veronica Seton-Williams Peter Stocks.
- 10- Pyramids: Building for Eternity By: I.E.S. Edwards.
- 11- Pathways to the Gods By: Virginia Lee Davis.
- 12- Riddle of the Pyramid Boats. By: Peter Miller. National Geographic- Vol 173. No 4 April 1988.
- 13- Fresh Treasures From Egypt's Ancient Sands. Archeologists Add a Funerary Boat, Step Pyramid, and A Temple to the Priceless Heritage of Relics of the Pharaohs. By: Jefferson Caffery. the National Geographic. Vol Cxviii No 5. Novemer 1955. P.611- P.651.
- 14- The Concise Encyclopaedia of archaeology. By: Leonard Cottrel.
- 15- Death in ancient Egypt By: A.J. Spencer.

ب - المراجع العربية :

- ١ - حضارة مصر والشرق القديم .
تأليف الدكتور : ابراهيم رزقانة : محمد أنور شكرى . حسن أحمد محمود . عبد المنعم أبوبكر . عبد النعم محمد حسين .
- ٢ - مصر الفراعنة .
تأليف : سير آلن جاردنر .
ترجمة : د . نجيب ميخائيل ابراهيم .
مراجعة : د . عبد المنعم أبوبكر .
- ٣ - مصر القديمة - الجزء الأول - في عصر ما قبل التاريخ إلى نهاية العهد الأهناسى .
تأليف : د . سليم حسن .
- ٤ - مصر القديمة - الجزء الثانى - في مدينة مصر وثقافتها في الدولة القديمة والعهد الأهناسى .
تأليف : د . سليم حسن .
- ٥ - مصر القديمة - الجزء الثانى عشر - عصر النهضة المصرية ولحمة في تاريخ الاغريق .
تأليف : د . سليم حسن .
- ٦ - الشرق الأدنى القديم - الجزء الأول - مصر والعراق .
تأليف : د . عبد العزيز صالح .
- ٧ - الصناعات في مصر القديمة [التجارة والصناعة الخشبية وبناء السفن] - بحث من [مجلد تاريخ الحضارة المصرية . العصر الفرعونى] .
تأليف : د . عبد المنعم أبوبكر .

٨ - حضارات عصر ما قبل التاريخ - بحث من [مجلد تاريخ الحضارة المصرية . العصر الفرعوني] .

تأليف : مصطفى عامر .

٩ - دراسات في تاريخ الشرق القديم .

تأليف : د . أحمد فخري .

١٠ - الديانة المصرية القديمة .

تأليف : ياروسلاف تشرنى .

ترجمة : د . أحمد قدرى .

مراجعة : د . محمود ماهر طه .

١١ - المؤسسة العسكرية المصرية في عهد الامبراطورية .

تأليف : د . أحمد قدرى [بالإنجليزية] .

ترجمة : مختار السويفى . محمد العزب موسى .

مراجعة : د . محمد جمال الدين مختار .

١٢ - فن الرسم عند قدماء المصريين .

تأليف : وليم هـ . بيك .

ترجمة : مختار السويفى .

مراجعة : د . أحمد قدرى .

١٣ - آلهة مصر .

تأليف : فرانسوا دوماس .

ترجمة : زكى سوس .

١٤ - فجر التاريخ .

تأليف : ج . ل . مايرز .

ترجمة : على عزت الأنصارى .

مراجعة : د . عبد العزيز كامل .

١٥ - النقل البحرى في مصر .

تأليف : أحمد كمال الطوبجى .

١٦ - السفن .

تأليف : جيورجيو فينياتي .

ترجمة : أحمد الأورفلى .

١٧ - تاريخ البحرية المصرية .

تأليف : نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الاسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية

بجمهورية مصر العربية - اصدار جامعة الاسكندرية سنة ١٩٧٣ .

١٨ - البحرية المصرية القديمة - [بحث من المجلد السابق] .

تأليف : د . عبد المنعم أبوبكر .

١٩ - أهمية الموقع الجغرافى لسواحل مصر العربية - [بحث من المجلد السابق] .

تأليف : د . محمد فاتح عقيل .

٢٠ - البحرية المصرية فى العصر الفرعونى - [بحث من المجلد السابق] .

تأليف : د . نجيب ميخائيل .

٢١ - مراكب الشمس - محاضرة - اصدار كلية الآداب بجامعة القاهرة .

تأليف : د . عبد المنعم أبوبكر .

٢٢ - مراكب الشمس - دراسة مختلفة .

تأليف : د . عبد المنعم أبوبكر .

٢٣ - الأهرامات المصرية .

تأليف : د . أحمد فخرى .

المؤلف :

- وكيل الوزارة بقطاع النقل البحرى سابقا . من مواليد باب الشعرية بالقاهرة عام ١٩٣٣ . ليسانس فى القانون والاقتصاد ١٩٥٥ ، ودبلوم عال فى القانون البحرى ١٩٧٥ .
- محاضر فى الاقتصاد والعلوم البحرية والنقل الدولى ، فى مراكز التدريب والتنمية الادارية بمصر والدول العربية . وتعتبر مؤلفاته و مترجماته فى علوم النقل البحرى من الكتب الرائدة غير المسبوقه باللغة العربية .
- كتب العديد من سيناريوهات الأفلام الثقافية التسجيلية عن التاريخ المصرى القديم ، والآثار الاسلامية بمصر ، وأعلام العرب ، وقصص القرآن . . . بالاضافة إلى العديد من البرامج الثقافية بالتلفزيون والإذاعة المصرية وهيئة الاذاعة البريطانية بلندن
- نشرت له عشرات من القصص القصيرة المؤلفة والمترجمة منذ الخمسينيات وحتى الآن فى مجلات : روزاليوسف وصباح الخير ونصف الدنيا والكاتب والقوات المسلحة والاذاعة والتلفزيون وكتب للجميع ومجلة حورس التى تصدرها مصر للطيران . . كما كتب عشرات المقالات المتخصصة فى مجلات الهلال والعربى والمسرح والقاهرة والثقافة والأوبرا وإدارة الأعمال ، وجرائد الأهالى والوفد والجمهورية والأخبار والأهرام .

كتب للمؤلف :

● في الاقتصاد والعلوم البحرية :

- ١ - اقتصاديات النقل البحرى .
- ٢ - أساسيات النقل البحرى والتجارة الخارجية .
- ٣ - المصطلحات الفنية البحرية .
- ٤ - المصطلحات التجارية الدولية .
- ٥ - دراسة تحليلية عن عقد البيع البحرى « فوب » [محاضرات] .
- ٦ - عمليات نقل البضائع على سفن الخطوط المنتظمة [محاضرات] .
- ٧ - عمليات نقل البضائع على السفن المستأجرة [محاضرات] .
- ٨ - عمليات الموانئ وعمليات الشحن والتفريغ [محاضرات] .
- ٩ - سند الشحن « دراسة تحليلية » [محاضرات] .
- ١٠ - قطاع النقل البحرى فى مصر .
- ١١ - محاضرات فى البيوع البحرية .
- ١٢ - القانون البحرى « ترجمة » - تأليف : إيمانويل دفورسكى .
- ١٣ - تأجير السفن « ترجمة » - تأليف : بيرجر نوسوم .
- ١٤ - انتاجية الرصيف « ترجمة » - تأليف : دى مونييه .
- ١٥ - الرقابة على الأعمال البحرية عن طريق الميزانية « ترجمة » تأليف : ج سيمونندز .
- ١٦ - سفن الحاويات والموانئ المعدة لاستقبالها « ترجمة » - تأليف : أ . إيفانس .
- ١٧ - مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحرى وأنواع النقل الدولى الأخرى .

١٩ - حساب الوقت والعوامل المؤثرة فيه [في عمليات شحن وتفريغ السفن] - تحت الطبع .

● في الأدب والفن :

٢٠ - ألوان من النشاط المسرحي في العالم .

٢١ - خيال الظل والعرائس في العالم .

٢٢ - الرقص والحضارة « دراسة تاريخية . فولكلورية . إثنولوجية » .

٢٣ - زرع النوى « رواية أدبية » .

٢٤ - مسافر من العاصمة والأقاليم « مجموعة قصصية » .

٢٥ - عذراء سرايوم « مجموعة قصصية » - تحت الطبع .

٢٦ - الضحك بسبب « من الأدب الساخر » .

٢٧ - الضحك بالراحة « من الأدب الساخر » .

٢٨ - الضحك علينا « من الأدب الساخر » - تحت الطبع .

٢٩ - روائع الأدب العالمي في كبسولة - الجزء الأول .

٣٠ - روائع الأدب العالمي في كبسولة - الجزء الثاني .

٣١ - روائع الأدب العالمي في كبسولة - الجزء الثالث .

٣٢ - روائع الأدب العالمي في كبسولة - الجزء الرابع .

● روايات ومسرحيات مترجمة :

٣٣ - أوليفر تويست - تأليف : تشارلس ديكنز .

٣٤ - الآمال الكبرى - تأليف : تشارلس ديكنز .

٣٥ - ثورة على السفينة بونتي - تأليف : وليم بلاي .

٣٦ - نوم سوير - تأليف : مارك توين .

٣٧ - مغامرات هكلبري فين - تأليف : مارك توين .

٣٨- رجال عظام ونساء عظيمات - تأليف : ليزلى ليفيت .

٣٩- دافيد كوبر فيلد - تأليف : تشارلس ديكنز .

٤٠- جزيرة الكنز - تأليف : روبرت لويس ستيفنسون .

٤١- دكتور جيكل ومستر هايد - تأليف : روبرت لويس ستيفنسون .

٤٢- كنوز الملك سليمان - تأليف : سير هنرى رايدر هاجارد .

٤٣- نجمة الصباح - تأليف : سير هنرى رايدر هاجارد .

٤٤- مون فليت - تأليف : ميد فوكنر .

٤٥- المفتش العام - تأليف : نيكولاى جوجول .

٤٦- روبنسون كروزو - تأليف : دانييل ديفو .

● فى الآثار والتاريخ المصرى القديم :

٤٧ - المؤسسة العسكرية المصرية فى عصر الإمبراطورية « مترجم » تأليف الدكتور أحمد قدرى [بالانجليزية] . مراجعة : الدكتور محمد جمال الدين مختار - نشرته هيئة الآثار المصرية .

٤٨ - فن الرسم عند قدماء المصريين « مترجم » تأليف : وليم بك . مراجعة : الدكتور أحمد قدرى - نشرته هيئة الآثار المصرية .

٤٩ - مصر والنيل [فى أربعة كتب عالمية] - نشرته الدار المصرية اللبنانية .

٥٠ - مراكب خوفو [حقائق لا أكاذيب] - نشرته الدار المصرية اللبنانية .

٥١ - الحضارة المصرية من عصور ما قبل التاريخ حتى نهاية الدولة القديمة « مترجم » - تأليف : سيريل ألريد . مراجعة : الدكتور أحمد قدرى - نشرته الدار المصرية اللبنانية .

٥٢ - نفرتيتى : الجميلة التى حكمت مصر فى ظل ديانة التوحيد « مترجم » - تأليف : جوليا سامسون . مراجعة : الدكتور محمد جمال الدين مختار - نشرته الدار المصرية اللبنانية .

- ٥٣ - مجوهرات الفراعنة « مترجم » - تأليف : سيريل ألدريد . مراجعة : الدكتور أحمد قدرى - نشرته الدار الشرقية .
- ٥٤ - صفحات من تاريخ الاسكندرية - تحت الطبع .
- ٥٥ - كليوباترا - تحت الطبع .
- ٥٦ - دراسات في الآثار والتاريخ المصري - تحت الطبع .

محتويات الكتاب

رقم الصفحة

٧	مقدمة
١٧	• مدخل إلى تاريخ البحرية وصناعة بناء السفن في مصر القديمة
١٩	— زهرة اللوتس العملاقة
٢٠	— قدماء قدماء المصريين
٢٤	— صناعة السفن الخشبية قبل التاريخ
٢٧	— المصريون والبحر قبل التاريخ
٢٨	— صناعة بناء السفن في التاريخ المصري القديم
٣١	— أولاً : في عصر ما قبل الأسرات
٣٤	— ثانياً : في عصر الدولة القديمة
٤٣	— ثالثاً : في عصر الدولة الوسطى
٤٧	— رابعاً : في عصر الدولة الحديثة
٥٠	• مصر وبلاد بونت
٥٤	• سفن المعارك البحرية
٥٨	— خامساً : في العصر المتأخر
٦٠	• بداية نهضة بحرية جديدة في تاريخ العالم

الباب الأول ٦١

الفصل الأول : فى متحف مركب خوفو ٦٣

- الهوية الشخصية للمركب وحفرته ٦٨
- كثير من الارتجال .. كثير من الأضرار ٦٨
- مأساة المتحف ٧٠

الفصل الثانى : وثائق القصة الحقيقية للعثور على المركب ٧٧

- عملية تجميل للهرم الأكبر ٧٨
- من الذى عثر على الخفرتين ؟ ٧٩
- عندما عرف المهندس كمال الملاخ بالخبر ٨٠
- حملة اعلامية جديدة ٨١
- شهادة من أمريكا ٨٢
- الخبر فى الصحافة المصرية ٨٤
- مركب خوفو ورجال الثورة ٨٥
- ذهاب الملاخ إلى أمريكا ٨٦
- الفرق بين عملية « الكشف الأثرى » وواقعة « العثور على أثر » ٨٧
- كلمة عن زكريا غنيم ٨٩
- وثائق أخرى من ملف مركب خوفو ٩٣
- لوجه الحق والتاريخ ١١١

الفصل الثالث : ولا هى مراكب شمس ١١٥

- تعريفات ١١٨
- التبرؤ من اطلاق اسم مركب الشمس على مركب خوفو ١٢٨
- ما هى مراكب الشمس ؟ ١٢٨
- شكل وطراز مراكب الشمس ١٣٠
- المراكب فى خدمة الطقوس الدينية والتقاليد السياسية ١٣١
- الأغراض التى استخدمت فيها مراكب خوفو الخمسة ١٣٤
- مراكب الشمس فى الديانة المصرية القديمة ١٣٦

١٤٧	الفصل الرابع : المركب الثانى وتكنولوجيا عصر الفضاء
١٤٧	— مقدمة
١٤٧	— التجربة وأهدافها العلمية
١٤٨	— عرض لدراسات الدكتور فاروق الباز
١٥١	— التحقيق الصحفى العلمى عن لغز مراكب الهرم
١٦٥	

الباب الثانى

١٧٧	● مقدمة
١٧٩	

الفصل الأول : تقرير تمهيدى عن المركب المكتشفة حديثاً بمنطقة الجيزة

١٨٣	[إعداد الأثرى : محمد زكى نور]
١٨٥	□ العثور على المركب
١٨٥	١— الساحة الجنوبية للهرم
١٨٥	٢— السور الجنوبي للهرم
١٨٨	٣— فتح الحفرة والعثور على المركب
١٩٠	□ رفع الأجزاء الخشبية للمركب ووقايتها
١٩١	١— تاريخ السور الجنوبي للهرم
١٩٢	٢— كتل الحجر الجيري
١٩٣	٣— الحفرة
١٩٤	٤— علامات الحجر
١٩٦	٥— وصف المركب

الفصل الثانى : تقرير عن الأعمال الهندسية الخاصة بالمركب .

٢٠٣	[إعداد : المهندس محمد صلاح عثمان]
٢٠٥	□ مقدمة
٢٠٧	□ عمليات إنشاء المبنى [المأوى] الخشبي
٢٠٩	□ كتل الحجر الجيري تحت السور
٢١٠	□ رفع الكتل الحجرية
٢١٤	□ ملاحظات اضافية عن الكتل الحجرية وعن الحفرة

الفصل الثالث : دراسة علمية عن طرق صيانة الأشياء والمواد
التي عثر عليها بحفرة المركب .

[إعداد : الدكتور زكى اسكندر] ٢١٩

□ مقدمة ٢٢١

□ أولاً : الدكة ٢٢٢

..... ٢٢٢ — المسحوق

..... ٢٢٢ — كسرات الأخشاب

□ ثانياً : الكتل الحجرية ٢٢٣

١ — المونة المستخدمة في وصل تلك الكتل ٢٢٤

٢ — الأدوات التي استخدمت في تهذيب وتسوية

أسطح الكتل الحجرية وجدران الحفرة ٢٣٠

أ — فحص ودراسة التركيب المعدنى ٢٣٠

ب — التحليل الطيفى الكيميائى باستخدام أشعة إكس ٢٣١

ج — التحليل الميكروكيميائى ٢٣١

٣ — الأصباغ الحمراء ٢٣٢

٤ — علامات الحجر ٢٣٢

□ ثالثاً : المركب ٢٣٢

..... ٢٣٢ — مقدمة

١ — الرطوبة النسبية بداخل الحفرة وعلاقتها بحالة

الأجزاء الخشبية للمركب ٢٣٢

أ — تحديد نسبة الرطوبة التى تحتوها

الأجزاء الخشبية للمركب ٢٣٣

ب — قياس الرطوبة النسبية بداخل الحفرة ٢٣٣

٢ — المواد النباتية التى استخدمت فى صنع الحصير

والحبال والسلاسل والأقشة التى عثر عليها

على سطح أجزاء المركب ٢٣٥

٣ — تقسيم سطح أجزاء المركب إلى مناطق وكيفية

توزيع الأشياء فى كل منطقة ٢٣٧

أ- المنطقة الأولى	٢٣٧
ب- المنطقة الثانية	٢٣٩
ج- المنطقة الثالثة	٢٣٩
د- المنطقة الرابعة	٢٤٢
هـ- المنطقة الخامسة	٢٤٣
٤- أنواع الأخشاب التى صنع منها المركب	٢٤٣
٥- الأصباغ التى استخدمت فى دهانات الأخشاب	٢٤٥
٦- الوصلات	٢٤٦
أ- استخدام الخواير	٢٤٦
ب- التريط مع استخدام الخواير	٢٤٧
ج- الربط أو التثبيت	٢٤٨
١- دراسة التركيب المعدنى	٢٤٩
٢- الفحص بانكسار أشعة إكس	٢٤٩
٣- التحليل الطيفى الكيمىائى باستخدام أشعة إكس	٢٥٠
٤- التحليل الميكروكيمىائى	٢٥٠
د- استخدام الدسر الخشبية	٢٥٠
٧- كيفية صيانة المواد والأشياء التى وجدت على سطح المركب	٢٥٢
٨- كيفية صيانة الأجزاء الخشبية للمركب	٢٥٣

الفصل الرابع : تقرير عن وسائل وكيفية رفع الأجزاء الخشبية للمركب

[إعداد : أحمد يوسف مصطفى] ٢٥٥

□ مقدمة ٢٥٧

□ أولاً : التقاط الصور الفوتوجرافية للأجزاء الخشبية

قبل رفعها من داخل الحفرة ٢٥٨

□ ثانياً : الوصول إلى أسطح القطع والأجزاء

دون الدوس عليها ٢٥٩

□ ثالثاً : حماية القطع والأجزاء الضعيفة من المركب

أثناء رفعها من داخل الحفرة ٢٦٠

□ رابعًا : رفع الأجزاء الخشبية للمركب

ونقلها إلى ستديو الترميم ٢٦٠

□ خامسًا : كيفية ترتيب وتنظيم أجزاء المركب

بداخل ستديو الترميم ٢٧١

* تعقيب بقلم صبرى موسى ٢٧٣

* تعقيب بقلم الأستاذ محمد العزب موسى ٢٧٥

* المراجع ٢٨١

* المؤلف ٢٨٥

1700-1700



الدار المصرية اللبنانية